

Н. Г. КУЗНЕЦОВ

На флотах боевая тревога

Н. Г. КУЗНЕЦОВ · НА ФЛОТАХ БОЕВАЯ ТРЕВОГА



Николай Герасимович
КУЗНЕЦОВ
(фото 1942 года)



ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА
Н. Г. КУЗНЕЦОВ



Ордена Трудового Красного Знамени
ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СССР
МОСКВА—1971

К ЧИТАТЕЛЯМ

В первой книге своих воспоминаний «Накануне» я довел рассказ до 22 июня 1941 года. Новая книга посвящена боям на флотах и морском побережье уже в годы войны.

Читатель хорошо знает, сколь трудно складывалась для нашей страны обстановка в первый период войны, какой ценой были отбиты яростные атаки врага. Но уже тогда, в ту тяжкую для нас пору, советский народ, его армия и флот нанесли агрессору сокрушительные удары.

В боях на суше, на море и в воздухе советские воины вписали немеркнущие страницы в героическую летопись Родины. В августе 1941 года, например, когда Гитлер объявил нашу авиацию полностью уничтоженной, летчики Балтийского флота бомбили Берлин. Отлично проведенный в дни обороны Одессы морской десант у Григорьевки — пример продуманной, пусть небольшой по масштабам, но очень смелой операции, которая смешала все планы врага по захвату этого города. В исключительно тяжелой обстановке в декабре 1941 года Закавказский фронт и Черноморский флот в тесном взаимодействии осуществили Керченско-Феодосийскую десантную операцию, имевшую важное стратегическое значение.

Немало уже написано о героизме наших военных моряков. И все же считаю долгом рассказать о таких памятных событиях, как оборона Либавы, Таллина и полуострова Ханко, Ленинграда, Одессы, Севастополя, Запо-

лярья, об участии моряков в Московской и Сталинградской битвах.

После выхода первой книги я получил много читательских писем. Пользуясь случаем, выражаю сердечную благодарность их авторам. Пожелания, советы, интересные факты, содержавшиеся в письмах, помогли мне в работе над воспоминаниями. Читатели задали целый ряд вопросов. Я постараюсь ответить на них в ходе рассказа о тех временах, когда все наши флоты действовали по боевой тревоге.

Автор

СРАЖАЕТСЯ БАЛТИКА

ЗАГЛЯДЫВАЯ ВПЕРЕД

Рассказ о боевых действиях советских военных моряков в Великой Отечественной войне мне хочется начать с одного не очень известного события ее завершающего периода. Пусть читатель представит себе одновременно «день первый и день последний». Это поможет ему окинуть мысленным взглядом тот путь, который прошли воины наших флотов, — путь мужества, отваги и непрерывного совершенствования своего боевого мастерства.

В конце января 1945 года, за три с небольшим месяца до капитуляции фашистской Германии, советская подводная лодка «С-13» подошла к Данцигской бухте.

К тому времени минуло почти четыре года, как фашистская Германия напала на нашу страну. Советская Армия неудержимо двигалась к Берлину. 4 февраля 1945 года в Крыму собрались главы правительств трех великих держав — СССР, США и Великобритании, чтобы обсудить, какие последние усилия требуются для разгрома Германии, и наметить пути обеспечения послевоенного мира.

Помнится, Черчилль неоднократно спрашивал в Ялте у И. В. Сталина: когда советские войска намерены захватить Данциг? В этом балтийском порту находилось тогда много недостроенных и уже го-

товых немецких подводных лодок. А именно подводные лодки доставили больше всего тревог британскому правительству и в первой и во второй мировых войнах. Черчилль признавался, что в трудный период «битвы за Атлантику» ничто так не беспокоило его, как угроза со стороны немецкого подводного флота. Вот почему его так волновал захват Данцига.

Дни этого порта и без того были уже сочтены: до города доносились залпы наших орудий и «катюш»; началось поспешное бегство противника. Более шести тысяч гитлеровцев, около половины которых составляли, можно сказать, цвет фашистского подводного флота, погрузились на лайнер «Вильгельм Густлов». Охранение в море должно было обеспечить безопасность перехода лайнера от Данцига до Киля. А между тем в бухту уже вошла и всплыла там советская подводная лодка.

В море свирепствовал жестокий шторм. Температура держалась на минус семи градусах. Рубка лодки, антенны, перископы быстро обрастали льдом. А командир лодки и его замполит уже длительное время находились на мостике. Оба спокойно зафиксировали, что невдалеке прошла чужая подлодка. Им важно было остаться незамеченными. И это удалось.

Скрывшись во мгле, наша лодка продолжала поиск. Прошел еще час, другой. Шторм не утихал. И вдруг обозначился силуэт очень крупного судна. Оно шло в охранении. Это и был «Вильгельм Густлов».

За час до полуночи «С-13» атаковала неприятельское судно. Несколько торпед одна за другой стремительно понеслись к цели. После сильного взрыва лайнер пошел ко дну.

Гибель «Вильгельма Густлова» всполошила фашистов. В Германии был объявлен трехдневный траур. Гитлер в ярости приказал расстрелять командира конвоя.

Потопление «Вильгельма Густлова» явилось значительным событием даже на фоне наших крупных побед в те дни.

Находившийся на борту лайнера и оставшийся в живых гитлеровский офицер Гейнц Шен в книге «Гибель «Вильгельма Густлова», изданной в ФРГ, подтверждает, что 30 января 1945 года неподалеку от Данцига «Вильгельм Густлов» был торпедирован советской подводной лодкой, в результате чего погибло более пяти тысяч че-

ловек. «Если считать этот случай катастрофой, — пишет автор, — то это несомненно была самая большая катастрофа в истории мореплавания, по сравнению с которой даже гибель «Титаника»[1], столкнувшегося в 1913 году с айсбергом, — ничто».

Успех лодки «С-13» был не последним.

Возвращаясь на свою базу, 9 февраля 1945 года она торпедировала еще один крупный транспорт противника — «Генерал Штойбен», на борту которого находилось три тысячи шестьсот гитлеровских солдат и офицеров. Таким образом, за один только поход экипаж лодки под командованием капитана 3 ранга Александра Ивановича Маринеско уничтожил восемь тысяч гитлеровцев. Полноценная дивизия! Да еще какая дивизия! Отборные офицеры, первоклассные специалисты-подводники, эсэсовцы, фашистские бонзы...

Вспомнить об этом подвиге наших подводников мне пришлось летом 1945 года, когда во дворце Цецилиенгоф близ Потсдама собрались главнокомандующие флотами СССР, Англии и США, чтобы по поручению глав своих правительств выработать предложения о разделе трофейного флота. У. Черчилль требовал, чтобы львиная доля его досталась Британии. Рассказывая представителям иностранных флотов о потоплении «Вильгельма Густлова» и взятии Данцига со всеми находившимися там подлодками, я старался показать несостоятельность английских претензий, основанных на том, что якобы Великобритания нанесла гитлеровцам наибольший урон на море.

Помнится, в верхнем этаже дворца в поздний час собрались американский адмирал флота Э. Кинг, английский адмирал флота Э. Кеннингхэм и автор этой книги. Работа конференции подходила к концу, нужно было так или иначе решить «флотский» вопрос. После горячих споров наше предложение разделить трофейный немецкий флот на три равные части было принято. Решающая роль Советского Союза в разгроме фашистской Германии, взятие Берлина, а также ожидавшееся вступление Советского Союза в войну с Японией заставили нового премьера Англии К. Эттли, ставшего главой английской делегации вместо Черчилля, согласиться с требованиями СССР. Не мог возражать и президент США Г. Трумэн.

---

[1] На «Титанике» погибло 1517 человек.— *Прим. авт.*

Понятно, что кроме эпизода с потоплением лайнера «Вильгельм Густлов» можно было также привести случаи с других флотов и флотилий. Черноморский флот, например, закончив операции по содействию сухопутным частям на всем побережье, успешно участвовал в войне с помощью кораблей Дунайской флотилии; поднимаясь вверх по Дунаю, моряки-черноморцы освобождали Будапешт и Вену. Корабли и части Северного флота, занимаясь проводкой конвоев, в октябре 1944 года получили возможность сосредоточить свои усилия совместно с частями Советской Армии на освобождении городов Финляндии и Норвегии. Балтийский флот в последние месяцы войны атаковал противника отнюдь не только подводными лодками. И этот перечень можно было бы продолжить...

Повторяю, я не случайно начал вторую часть своих воспоминаний с эпизода в Данцигской бухте. Блистательные победы сорок пятого года прорастали из горьких, но славных семян тяжкого сорок первого, обильно политых кровью советских людей. Вместе с армией шел к победе своим морским путем ее родной брат — Военно-Морской Флот. В этой книге мне предстоит рассказать о героизме моряков в самую трудную пору войны и о решительном переломе, когда боевым девизом наших воинов вместо слов «стоять насмерть» стали слова «вперед, на запад».

ВОЙНА НАЧАЛАСЬ!

На рассвете 22 июня 1941 года в 3 часа 15 минут мне позвонил из Севастополя командующий Черноморским флотом вице-адмирал Ф. С. Октябрьский. Он доложил, что на Севастополь только что совершили налет немецкие самолеты. Стало ясно — началась война: нападение на главную базу Черноморского флота не могло быть случайностью или даже крупной провокацией. И хотя всем ходом событий я в какой-то степени морально был подготовлен к возможному нападению фашистской Германии на нашу Родину, это известие ошеломило меня.

Через несколько часов шли кровопролитные бои на огромном фронте от Балтики до Дуная, но далеко не все советские люди уже знали о постигшей их беде. Только выступление В. М. Молотова по радио, прозвучавшее в полдень, всполошило всех, от мала до велика.

Война с фашистской Германией стала неотвратимым фактом.

Свора Гитлера ликовала: внезапность нападения, на которую фюрер возлагал большие надежды, в какой-то мере была достигнута. Вторжение немецко-фашистских войск в пределы нашей страны началось в четвертом часу утра, а уже в шесть часов Геббельс выступал по радио и оповещал весь мир о первых грандиозных успехах на Восточном фронте...

Бумаги, горой лежавшие на моем столе со вчерашнего дня, сразу потеряли значение. Они касались боевой подготовки и строительства флота. Теперь нужно было сделать резкий поворот, решительно перестроиться на новый, военный лад. Что именно следовало делать в тот момент, было пока не совсем ясно. Все нужные приказания уже были отданы, а новых донесений с флотов еще не поступало.

Почему-то пришла в голову рекомендация старого опытного моряка Э. С. Панцержанского, которую слышал от него, будучи командиром крейсера: «Когда обстановка на корабле становится сомнительной и вы не уверены в своих действиях, поставьте машины на «стоп», осмотритесь, прикажите штурману проверить свое место и, уточнив обстановку, двигайтесь дальше». Но такой совет был пригоден только для мирных дней. В военное время поставить на «стоп» ход событий невозможно: они захлестнут тебя, если не поспеешь отреагировать на них. И не случайно в течение всей войны от военачальников любых степеней требовалось продуманно, с холодной головой решать все вопросы, хотя времени для этого было иногда чрезвычайно мало. Новая техника, неизмеримо ускорив темп войны, обязывала быстро принимать и решения.

Итак, я ждал новых сообщений с флотов. Ждать пришлось недолго. Уже в первой половине дня заместитель начальника Главного морского штаба контр-адмирал В. А. Алафузов обстоятельно доложил о положении на флотах, о всех распоряжениях, отданных им от имени наркома, а также о своих предположениях на будущее.

Ничего особо существенного на флотах пока не происходило. Без подробностей было доложено о налетах на Либаву (Лиепая), поступили также уточненные дан-

ные о воздушно-минной[1] атаке Севастополя. Спокойнее всего было на Севере.

Не знаю, по своей инициативе или по поручению Сталина вечером говорил со мной по телефону В. М. Молотов, спрашивал об обстановке на флотах.

Пока что я не имел оснований докладывать о плохих вестях. Воздушный налет на Севастополь был отражен, черноморцы начали контрольное траление фарватера, чтобы обезвредить сброшенные немецкими самолетами мины. Организованно, в полной готовности встретила яростный шквал огня с румынского берега не менее сильным огнем своих кораблей Дунайская флотилия. Не было потерь и в Полярном. Что касается Балтийского флота, то мины, сброшенные с немецких самолетов возле Кронштадта, были замечены постами наблюдения и связи и поэтому особой опасности не представляли, их легче было тралить. От военно-морских баз противник был еще сравнительно далеко. Правда, жестоким воздушным атакам подверглась Либава, но данных о значительном продвижении немцев на сухопутном фронте еще не было.

Около шести часов вечера позвонил командующий Северным флотом А. Г. Головко. Его беспокоили наши отношения с Финляндией. «Все по-старому», — ответил я ему, оставляя в силе разрешение атаковать лишь аэродромы, занятые гитлеровцами на норвежской территории.

В вечерней сводке, доложенной мне начальником Главного морского штаба (ГМШ) адмиралом И. С. Исаковым, который вернулся из Севастополя, отмечалось значительное продвижение противника к Либаве. Наши мероприятия проводились пока по плану. Мы полным ходом ставили минные заграждения, проводили мобилизацию моряков, находившихся в запасе, чтобы полностью развернуть все флоты для предстоящих боевых операций. Эти и другие меры были предусмотрены еще в мирное время. Но никто не мог предугадать, как сложится с началом военных действий обстановка на фронтах. А без

---

[1] На Севастополь было совершено воздушно-минное нападение. Гитлеровцы хотели заблокировать Черноморский флот, поставив на фарватере самые современные (в тот период) электромагнитные мины. Однако им не удалось сделать это: вражеские самолеты были своевременно обнаружены постами ВНОС, а зенитные средства ПВО военно-морской базы и кораблей, находившиеся в состоянии готовности, встретили их плотным огнем.— *Прим. авт.*

ее учета нельзя было планировать дальнейшие крупные операции. Тогда мы впервые на деле почувствовали подчиненную роль Военно-Морского Флота общим стратегическим планам Вооруженных Сил, ощутили необходимость координации действий с сухопутным командованием. Пока что оба военных наркома самостоятельно разбирались в обстановке, и каждый по своему усмотрению реагировал на нее. Но уже на второй день войны была создана Ставка Главного Командования во главе с Наркомом обороны Маршалом Советского Союза С. К. Тимошенко.

В тот же день стало известно, что премьер-министр Великобритании У. Черчилль заявил о поддержке Советского Союза в войне. 24 июня Рузвельт выразил готовность Соединенных Штатов Америки предоставить Советскому Союзу «всю возможную помощь». Это означало, что образуется единый фронт против фашизма и что Германии придется воевать на два фронта, хотя главный ее удар явно будет направлен на Восток.

Речь, произнесенная И. В. Сталиным утром 3 июля, произвела большое впечатление своей искренностью и ясностью указаний, как бороться с врагом. Сталин призвал народ к беспощадной священной войне, не обещая скорой и легкой победы. Необычно низкий голос, тяжелое дыхание говорили о его волнении. Все, кто оказался в это время у приемников или громкоговорителей, с замиранием сердца ловили каждое слово.

Призыв к развертыванию партизанской войны, к созданию народного ополчения и, наконец, определение войны Советского Союза против фашистской Германии и ее сателлитов как войны отечественной, всенародной — все это наполняло сердца уверенностью, что, несмотря на первые неудачи, мы в конце концов победим. И вместе с тем росло чувство тревоги за судьбу Родины: попытка взять в первые дни войны инициативу в свои руки нам не удалась, противник быстро продвигался, немецкая авиация прокладывала путь своим моторизованным частям на севере к Ленинграду, в центре к Москве и на юге к Киеву.

Обсуждая обстановку в Главном морском штабе, мы считались с возможностью высадки морских и воздушных десантов на флангах нашей армии или в районах военно-морских баз. Больше всего опасались активных действий крупных сил немецкого флота на Балтике, высадки десан-

та на Севере, где-нибудь на Кольском полуострове, а в случае успешного продвижения гитлеровцев на юге — крупного воздушного десанта и в Крыму.

В первые дни мы понесли некоторые потери в кораблях и в людях. Так, в ночь на 23 июня на Балтике, подорвавшись на мине, серьезные повреждения получил крейсер «Максим Горький». Немного раньше подорвался и погиб эсминец «Гневный».

Активнее всего против наших баз и кораблей гитлеровцы действовали с воздуха. Однако их налеты большого вреда не причинили. В ответ на ожесточенные воздушные атаки Либавы авиация Балтийского флота в первый же день ударила по Мемелю (Клайпеда). Судя по аэрофотоснимкам, повреждения были нанесены крупные.

Успешно действовала наша авиация и на Черном море, нанося удар по Плоешти. Корабли Черноморского флота готовились ударить по Констанце.

В книге «Накануне» я рассказал, как Военно-Морской Флот трудился над освоением системы оперативных готовностей. Как известно, эта система позволила буквально за несколько часов до начала войны объявить на флотах тревогу, привести их в состояние боевой готовности.

БОИ ЗА ЛИБАВУ

Действия немецкого флота против нашего Балтийского фактически начались за несколько дней до войны. Фашистские подводные лодки были высланы на позиции к нашим берегам по меньшей мере за два дня. Уже 21 июня немецкие и финские корабли начали ставить мины на вероятных путях движения советских кораблей в устье Финского залива.

Разведка нашего флота, находившегося с 19 июня в готовности номер два, обнаружила подозрительные неопознанные корабли, но чем они занимались — установлено не было. Нарушение наших воздушных границ, оживленное движение кораблей между финскими и немецкими портами и базами — все это наблюдалось давно и не вызывало особого беспокойства в штабе флота. Командование аккуратно доносило обо всем в Главный морской

штаб, просило даже разрешения выставить оборонительные минные заграждения, но, видя спокойствие в Наркомате ВМФ, ограничилось предписанными мерами — «перейти на оперативную готовность номер два».

Факты упорно говорили о том, что война надвигается, но отсутствие указаний о переходе на готовность номер один, естественно, вызывало сомнения у командования на местах в правильности тех выводов, которые им подсказывала логика развития событий.

Только в 23 часа 35 минут 21 июня командующий Балтийским флотом В. Ф. Трибуц получил мой устный приказ «перейти на готовность номер один и в случае нападения применить оружие».

Отдав распоряжение о повышении готовности, Военный совет флота стал анализировать обстановку, прикидывая, откуда и в каком направлении следует ожидать нападения. Как в Таллине, так и в Москве самым опасным участком побережья представлялся район Либавы. Там наши сухопутные и морские границы примыкали непосредственно к Германии. И действительно, война для Балтийского флота началась на суше на участке Либавы.

Ход событий в Либаве вкратце был таков.

Командир базы М. С. Клевенский 19 июня получил приказ о переводе частей базы на готовность номер два. Об этом он известил своего оперативного начальника — командующего Прибалтийским военным округом и командира 67-й стрелковой дивизии генерала Н. А. Дедаева, с которым ему предстояло взаимодействовать. Около 23 часов 40 минут 21 июня приказом комфлота была объявлена готовность номер один с разрешением применять оружие в случае нападения и с предупреждением, что нападение возможно в ближайшую ночь. Командир базы немедленно оповестил об этом командира дивизии.

В 4 часа 22 июня гитлеровцы перешли в наступление в районе Полангена (Паланга), и одновременно их авиация начала бомбить аэродром в Либаве. 291-я пехотная дивизия врага форсированным маршем по прибрежной дороге двигалась на город. Части еще не развернутой по военному времени 67-й стрелковой дивизии и военно-морской базы оказали противнику героическое сопротивление. С утра 22 июня наши корабли начали ставить мины у входа в базу; на позиции были высланы подводные

лодки, а часть кораблей направлена в Виндаву (Вентспилс) и Усть-Двинск (Балдерайя).

Хотя противнику не удалось захватить с ходу Либаву и бойцы 67-й стрелковой дивизии, поддержанные береговыми батареями, отразили первый натиск, гитлеровцы к исходу 25 июня все же прорвались к судостроительному заводу Тосмаре. Командир эсминца «Ленин» капитан-лейтенант Ю. Афанасьев, как старший в группе ремонтирующихся кораблей, приказал взорвать те из них, которые были не способны выйти в море. Это ответственное решение являлось правильным. Тогда же были взорваны склады боеприпасов и топлива. В течение 25 и 26 июня продолжалась борьба за город и базу. Вечером 26 июня командир дивизии и командир базы получили приказ отходить. Осуществить его удалось только частично: дороги на Виндаву были уже заняты противником. Сопротивление в различных точках Либавы продолжалось еще пять дней, и только на шестой смолкли последние выстрелы.

Первому сильному натиску врага на Либаву оказывали сопротивление помимо 67-й стрелковой дивизии и батарей береговой обороны флотские подразделения: училище ПВО, дислоцированное в Либаве, эскадрилья МБР-2 и некоторые другие части. Следует отметить участие в боях и моряков-пограничников.

Командир Либавской военно-морской базы смелый и энергичный капитан 1 ранга М. С. Клевенский позднее рассказывал, как тяжело было управлять обороной базы с суши при подавляющем превосходстве противника на земле и в воздухе.

Благодаря героизму защитников Либавы молниеносной атаки у немцев не получилось, они понесли большие потери. Мы обязаны отдать должное командирам, политработникам и бойцам 67-й стрелковой дивизии, личному составу береговых батарей и кораблей Либавской базы — они сделали все, что могли, в той трудной обстановке. Изучая кратковременную оборону Либавы в самые первые дни войны, можно найти много поучительного в вопросах подготовки флотских частей базы и прикрывавшей ее дивизии, а также в области взаимодействия военного округа и флота.

Либава едва ли могла устоять при наличии тех преимуществ, которые имели тогда немцы в численности войск,

уровне техники (самолеты, танки) и боевом опыте. Однако город мог продержаться дольше. Он не был застигнут врасплох, на что иногда ссылаются при описании боев передовых частей. Как уже говорилось, командир базы, а от него и командир 67-й стрелковой дивизии еще вечером 21 июня знали о возможном нападении врага в ближайшую ночь и привели свои части в готовность. Первые выстрелы на границе и налет фашистской авиации на рассвете 22 июня не были для них неожиданными. Это очень важные факты для анализа недостаточной прочности обороны Либавы и выяснения истинных причин этого явления.

Там, где оборону ведут вместе армия и флот, вопросы взаимодействия имеют исключительное значение. Стрелковой дивизии, оборонявшей Либаву, могли оказать огромную помощь береговые батареи, артиллерия кораблей и подразделения моряков. Все эти силы, сведенные в одно целое и умело направленные, способны были сделать многое. Но они не были объединены, и вину за это нельзя перекладывать на командование Балтийского флота и Прибалтийского военного округа, а тем более на командира дивизии или военно-морской базы. Вопрос о том, кому оборонять Либаву, острова Эзель, Даго и полуостров Ханко, кто должен стоять во главе обороны, кому подчинять ответственных за оборону лиц — округу или флоту, обсуждался до войны в Наркоматах обороны и Военно-Морского Флота. Что касается Либавы, то здесь напрашивалось одно решение: назначить ответственным за ее оборону командира базы, придать ему некоторые стрелковые части и, подчинив все эти силы командующему Балтийским флотом, готовить их к обороне как с моря, так и с суши. Но в Генеральном штабе тогда одержало верх другое мнение [1]. Хотя впоследствии командиру Одесской военно-морской базы контр-адмиралу Г. В. Жукову подчинили

[1] Уже после войны я слышал замечания о нецелесообразности создания военно-морской базы в Либаве. Мне представляется, что основная ошибка заключается не в этом. В Либаве следовало иметь военно-морскую базу лишь для временного базирования небольших сил. Строительство же Либавской военно-морской базы не было увязано с планами сухопутного командования, и поэтому она оказалась плохо прикрытой с суши.

Бесспорной ошибкой Наркомата ВМФ нужно признать развертывание в Либаве военно-морского училища противовоздушной обороны, за что мы и поплатились.— *Прим. авт.*

для обороны Одессы целую армию, командующему Балтийским флотом в Таллине — корпус, в отношении Либавы перед войной вопрос был решен иначе. 67-ю стрелковую дивизию включили в состав 8-й армии Прибалтийского округа, а Либавскую военно-морскую базу оперативно подчинили командующему округом.

Надо прямо признать, что обороне Либавы с суши не придавалось должного значения. Меня это беспокоило. В 1940 году, будучи в Риге, я вместе с комфлота В. Ф. Трибуцем заговорил с командующим военным округом Ф. И. Кузнецовым об обороне Либавы и Риги с суши, но Ф. И. Кузнецов ответил, что считает невероятным, чтобы наши войска отступили так далеко.

Тем не менее, хотя в Либаве было достаточно средств — дивизия, береговая оборона, корабли и авиация, — действовали они недостаточно эффективно. Правда, 67-я стрелковая дивизия имела задачу обороняться на широком фронте — до 200 километров. Только накануне вражеского нападения командир дивизии и командир базы распределили между собой ответственность за направления и распорядились начать строительство оборонительных укреплений вокруг города. Лишь в самый последний момент были составлены таблицы артиллерийского огня для поддержки войск, а командир дивизии вступил в командование всеми силами, оборонявшими базу. Тогда же началось формирование частей из моряков и гражданского населения. Вот почему, несмотря на героизм защитников города, в том числе и самого Н. А. Дедаева, отдавшего жизнь в этих боях, оборона Либавы длилась так недолго.

Считаю своим долгом повторить, что ответственность за это нельзя возлагать на местное командование. Нарком ВМФ и Главный морской штаб должны были проявить больше настойчивости перед Генеральным штабом в разрешении всех неясных вопросов.

ВСТРЕЧИ С СОЮЗНИКАМИ

В первых числах июля 1941 года в Москву прибыли члены английской военной миссии. Чаще всего мне приходилось встречаться с контр-адмиралом Дж. Майлсом, но первым меня посетил генерал М. Макфарлан. Его посещение хорошо запомнилось еще и потому, что в тот жар-

кий июльский день он явился с официальным визитом... в шортах. Хотя я знал, что шорты допускаются английской летней формой, однако был все же несколько обескуражен и шутливо намекнул Макфарлану на слишком короткие брюки.

12 июля меня вызвали в Кремль и передали, что предстоит подписание англо-советского соглашения. Как стало известно позднее, в эти дни английский посол Стаффорд Криппс имел две беседы с И. В. Сталиным.

На церемонии подписания соглашения присутствовал генерал Макфарлан. После подписания соглашения Сталин долго беседовал с Макфарланом — старшим военным представителем нашего союзника Англии. Обсуждались конкретные проблемы совместного ведения войны против Германии. Как позднее стало известно, соглашение предусматривало взаимную помощь и содержало обязательства не заключать сепаратного мира.

С подписанием соглашения рассеялись, между прочим, и наши сомнения относительно миссии сидевшего в Англии гитлеровского посланца Гесса: англичане не пошли на сговор с фюрером. Московское соглашение нарушило замыслы Гитлера воевать поочередно на Западе и на Востоке. Теперь ему предстояло вести войну одновременно на два фронта.

Выступая по радио вечером 22 июня, Черчилль заявил, что за последние двадцать пять лет никто не был более последовательным противником коммунизма, чем он. Но теперь у англичан одна неизменная цель: они полны решимости уничтожить Гитлера и нацистский режим. Поэтому любое государство, которое борется против нацизма, получит их помощь.

— Такова наша политика, — заключил премьер. — Мы окажем России и русскому народу всю помощь, какую только сможем.

Макфарлана я видел еще один-два раза, а позднее узнал, что он назначен военным губернатором Гибралтара. С Майлсом же виделся часто. Этот строевой адмирал держался без лишней чопорности и дипломатии.

Уже при первой встрече у нас зашел разговор о совместном обеспечении намечавшихся морских коммуникаций, и Майлс обещал немедленно доложить в адмиралтейство свои соображения, возникшие в результате нашей беседы. Затем говорили о взаимной технической инфор-

мации. В двух областях опыт и техника английского флота могли быть нам полезны: у англичан был большой, хотя и печальный, опыт борьбы с электромагнитными минами, а, кроме того, их боевые корабли имели более совершенные радиолокаторы. Майлс любезно согласился немедленно запросить свое начальство о возможности передачи нам информации по этим вопросам и выразил уверенность, что ответ придет быстро. Затем он сообщил об успехах своих соотечественников в области гидролокации. Испытав на себе силу подводного оружия в первую мировую войну, англичане долго и упорно искали средства борьбы с подводными лодками. И вот появился «асдик» — прибор, который позволял на ходу и на сравнительно большом расстоянии обнаруживать подлодку врага.

Забегая вперед, хочу подчеркнуть, что особой помощи от англичан по минному делу мы не получили. Они предоставили нам лишь несекретные образцы мин, не имевшие большой ценности.

Мы же, со своей стороны, всячески стремились помочь союзникам, когда в наших руках оказывались образцы немецких мин и торпед.

Представители английского флота несколько раз приезжали на Черное море, где мы знакомили их с разоруженными немецкими минами.

Летом 1944 года на Балтике была поднята и доставлена в Кронштадт потопленная немецкая подводная лодка «У-250». В ее торпедных аппаратах обнаружили акустические самонаводящиеся торпеды. Секрет таких торпед еще не был полностью разгадан англичанами, и не кто иной, как У. Черчилль, обратился к И. В. Сталину с посланием, в котором просил передать английскому адмиралтейству одну из трофейных торпед. Эта просьба была выполнена.

Когда со временем возросли перевозки военных грузов из Англии в Архангельск и Мурманск, на Севере была организована специальная группа конвоев из английских моряков; руководил ею глава миссии адмирал Дж. Майлс. После тяжелого и опасного перехода, который нередко сопровождался большими потерями, командиры конвоев приезжали из Архангельска в Москву, и я принимал их, выражая благодарность. Майлс, как правило, сопровождал своих соотечественников. Мы усаживались за стол в комнате отдыха и воздавали должное мужеству тех, кто вел

конвой. Возглавлять конвой назначались опытные моряки, призванные на службу в военное время. Им присваивалось временное звание коммодора — нечто среднее между капитаном 1 ранга и контр-адмиралом. Эти пожилые офицеры, несшие тяжелую службу, были достойны большего, но консерватизм в английском флоте, видимо, не позволял нарушать установившиеся традиции.

Распрощались мы с контр-адмиралом Майлсом в 1943 году. Пожимая ему руку в последний раз, я не думал, что он когда-нибудь напомнит о себе. А он напомнил. Когда Германия капитулировала и на Потсдамской конференции решили разделить трофейный немецкий флот, три адмирала — советский, английский и американский — осуществляли выполнение этих решений. После моего отъезда из Потсдама наш флот представлял в комиссии адмирал Гордей Иванович Левченко. Он и передал однажды привет от вице-адмирала Майлса.

— А, старый знакомый! — заметил я и, зная, что англичане неохотно пошли на дележ немецкого флота и всячески тормозили его, не без любопытства спросил, как ведет себя Майлс.

Левченко рассказал, что, когда все трофейные корабли были распределены на три приблизительно равные группы и по каждому классу кораблей составили три списка, а затем начали тянуть жребий, Майлс охотно предложил свою фуражку, куда сложили бумажные трубочки, и с удовольствием вытащил свое «счастье».

Но я забежал далеко вперед.

Летом 1941 года нас очень интересовало отношение США к войне в Европе. Америка в то время еще не выступала «открыто» на стороне Англии и Советского Союза, но ее помощь Великобритании, возраставшая с каждым днем, должна была рано или поздно привести к открытому конфликту со странами «оси», хотя обострившиеся отношения с Японией до поры до времени еще связывали Америке руки.

В Москве ждали прибытия представителя Соединенных Штатов. Им оказался ставший известным в годы войны влиятельный советник и специальный представитель президента Ф. Рузвельта Гарри Гопкинс. Он приехал в Москву в конце июля 1941 года. Посещение Гопкинса запомнилось мне особенно потому, что он прибыл в Советский Союз, а затем улетел от нас на Британские острова

через Архангельск, и мне довелось заниматься обеспечением его встречи и проводов.

Однажды вечером, когда я в числе других товарищей был у И. В. Сталина в особняке близ станции метро «Кировская», где обосновалась Ставка, была объявлена воздушная тревога. Все отправились в убежище. Чтобы попасть в него, нужно было выйти во двор, перебраться по узким мосткам к лифту в большом соседнем здании и спуститься в метро.

По дороге Сталин продолжал начатый незадолго рассказ о беседе в тот день с Гопкинсом. «Да, видимо, нам придется вступить в войну», — запомнились мне слова Гопкинса, которые повторил в разговоре с нами И. В. Сталин. Думал ли Гопкинс, говоря это, о войне с Германией, ибо американо-германские отношения к тому времени находились на грани военного конфликта, или предвидел провал шедших в Вашингтоне переговоров с Японией? Вступит ли Америка в войну? Решение этого вопроса имело тогда большое значение.

Как мне стало известно позднее, в переговорах Сталина с Гопкинсом важное место занимал вопрос о номенклатуре и количестве грузов, намечавшихся к отправке в Советский Союз, и о проводке караванов судов к нашим берегам.

1 августа Гопкинс был в Архангельске и разговаривал с командующим Беломорской военной флотилией контр-адмиралом М. М. Долининым, от которого я вскоре получил телеграмму:

«...Гопкинс снова предупредил меня о большом потоке грузов, которые пойдут морем в Архангельск. Интересовался, можем ли мы обеспечить одновременную проводку двадцати транспортов в Белое море в зимнее время».

Вечером 1 августа Гопкинс улетел на Британские острова. При его значительном содействии в сентябре — октябре 1941 года состоялась Московская конференция представителей СССР, Англии и США. На конференции были решены важные вопросы объединения усилий трех великих держав для достижения победы над фашистской Германией и вопросы помощи Советскому Союзу снабжением.

В то время, не без влияния Гопкинса, президент США Ф. Рузвельт занимал положительную позицию относительно того, чтобы британские вооруженные силы в Евро-

пе действовали активнее. Черчилль, как известно, придерживался иной точки зрения: второй фронт был открыт только летом 1944 года.

Ближе познакомиться с Гопкинсом мне довелось значительно позднее, на Крымской конференции в 1945 году. В мае 1945 года он с женой снова прибыл в Москву и присутствовал на дипломатическом приеме Наркоминдела в особняке на Спиридоновке. Рядом с молодой, пышущей здоровьем женой Гопкинс выглядел плохо. Приветливое лицо его было очень бледно. В то время он был тяжело болен и скончался в 1946 году.

Теперь нам известно, кто из политических деятелей США и Англии и в какой степени искренне, доброжелательно относился к нашей стране. Дальновидный политический деятель Ф. Рузвельт был прогрессивнее многих, и в частности — прогрессивнее своего преемника Г. Трумэна. За это его до сих пор осуждают реакционеры-соотечественники. Его коллега по тройственной коалиции У. Черчилль, как известно, не скрывал своей неприязни к советскому строю. Но он вынужден был, учитывая мощь Красной Армии, отдавать ей должное, хотя ряд бесед между ним и Сталиным, на которых я присутствовал, свидетельствовал не только об имевшихся противоречиях, но порою даже о вражде, плохо скрываемой Черчиллем. И понятно, почему вскоре после окончания войны, в марте 1946 года, Черчилль произнес речь в Фултоне, где снова взялся за антикоммунистическое оружие.

Гарри Гопкинс до конца своих дней оставался благожелательно настроенным к Советскому Союзу и, как мне думается, дал немало разумных советов новому президенту, сменившему Рузвельта. Не его вина, что эти советы не пошли Трумэну впрок.

НА БАЛТИЙСКОМ МОРСКОМ ТЕАТРЕ

Как нетрудно было предвидеть, первым из наших военно-морских флотов развернул активные боевые действия Балтийский флот, ибо наступление немцев по плану «Барбаросса» проходило из Восточной Пруссии на Ленинград через Каунас и Даугавпилс. Одновременно они обрушивали сильные удары на Либаву и Ригу. Обеспечивая наступление на Ленинград, противник на своем левом фланге стремился овладеть Таллином и Моонзунд-

ским архипелагом, а также морскими коммуникациями вдоль побережья. Именно на Балтике в первые недели войны мы подверглись суровым испытаниям, именно здесь обнаружили свои промахи и переживали потери более остро, чем на любом другом флоте.

В предвоенные дни, думая о грядущих событиях, мы, моряки, стремились разгадать планы гитлеровского морского командования. Сводки, поступавшие из Генштаба, говорили о сосредоточении крупных сил немцев по всей западной границе; здесь, очевидно, предполагались основные сражения сухопутных сил. Роль Балтийского флота становилась в этой связи весьма ответственной. Его главнейшей задачей являлось обеспечение флангов стратегического развертывания наших Вооруженных Сил, а потом — и действия их. Было очевидно, что будущий фронт с первых дней войны упрется флангами на севере в Баренцево море, южнее — в Балтику.

Как и многие мои товарищи, я, не допуская мысли о глубоком вторжении неприятеля на территорию нашей страны, все же считал возможной его попытку с ходу захватить Либаву. Вот почему, посетив эту базу перед войной, я поставил перед командованием Прибалтийского военного округа вопросы обороны Либавы с суши. Ведь точно так же, как флот обязан прикрыть развертывание армии, задача армейских частей — прикрыть мобилизацию военно-морских баз. Если сухопутные войска не прикроют развертывание флота, они лишат его возможности выполнить свою роль. Это полностью подтвердилось в те дни, когда противник быстро продвигался к Риге и Таллину. Повышенная готовность флота к моменту нападения, минные заграждения, мощь батарей — все оказалось в конечном счете недостаточно эффективным, корабли вынуждены были оставлять свои базы и отходить на восток.

Несмотря на критическое положение Либавы, Военный совет Балтийского флота принимал все меры, чтобы выполнить вставшие перед флотом задачи.

Но события развертывались так стремительно, что все предварительные оперативные наметки оказались нереальными. Балтийцам пришлось выполнять совсем другие задачи применительно к обстановке, которая складывалась пока далеко не в нашу пользу.

Быстрое продвижение немцев к Риге и далее к Пско-

ву и Таллину, естественно, вынуждало их широко использовать морские пути. Уже в первой половине июля были обнаружены отдельные транспорты и небольшие конвои противника, шедшие вдоль побережья через Ирбенский пролив на Ригу. Самым подходящим средством для удара по транспортам была, конечно, минно-торпедная авиация. Она годами готовилась именно для этого. Но ввиду чрезвычайных обстоятельств основная масса авиации флота была нацелена на танковые колонны врага, двигавшиеся на Ленинград. Кроме того, она прикрывала дравшуюся в Эстонии 8-ю армию и бомбила немецкие части, наступавшие на главную базу флота — Таллин.

Обстановка на Балтике в первые недели войны была нервозной. Приказания командующему ВВС флота генералу М. И. Самохину давались нередко «напрямую», без ведома командования КБФ. Чисто флотские задачи авиации КБФ в такой обстановке отходили на второй план. Командующий флотом адмирал В. Ф. Трибуц резонно докладывал о ненормальном или просто тяжелом положении, а мы отвечали ему стереотипными для тех дней указаниями: «Таллин, Ханко и острова Эзель и Даго удерживать до последней возможности».

Иных указаний мы дать тогда не могли. Перед нами был враг сильный, опытный, тщательно, до мелочей, подготовившийся к нападению. Героизм наших людей был безграничен, они не жалели сил, чтобы остановить врага. Но еще не хватало боевого опыта. Чтобы приобрести его, требовалось время. А время, в свою очередь, требовало усилий и немалых жертв. Эти усилия и жертвы не были напрасны. Без упорной борьбы в Либаве, а затем на территории Эстонии, возможно, не выдержал бы месячной осады и Таллин, а без борьбы за Таллин, за острова Эзель и Даго, за полуостров Ханко, в свою очередь, труднее было бы отстоять Ленинград в критические сентябрьские — октябрьские дни 1941 года.

То, что авиацию КБФ пришлось нацелить на сухопутные объекты, а не на вражеские конвои, было в создавшейся обстановке неизбежно. В данном случае не следует подходить к делу только с академической меркой и рассуждать, кому и как полагается действовать в соответствии с параграфами боевых уставов и наставлений. Необычная обстановка тех дней часто требовала и необычных решений.

Я уже говорил, какое значение мы придавали в мирные дни сосредоточенным ударам авиации, подводных лодок и надводных кораблей различных классов, ударам одновременно всеми силами и в выгодном для нас месте. Но чтобы наносить сосредоточенные удары, надо было держать инициативу в своих руках, своевременно знать о движении неприятельских кораблей и располагать временем для организации таких ударов. Однако и при этих условиях, как мы убеждались еще до войны, «сосредоточенные удары» получались, как правило, лишь тогда, когда руководители учений ограничивали «противника» в его движении определенными курсами. Теперь же, когда мы обнаруживали конвой немцев часто уже при входе в Рижский залив, нам ничего не оставалось, как наносить удары лишь теми силами, которыми мы в тот момент располагали.

Еще зимняя кампания 1939—1940 годов подтвердила старую истину, что учиться воевать следует в условиях, как можно более приближенных к боевым, но в первые месяцы после нападения на нас фашистской Германии мы снова убедились, что в этом направлении нами было сделано далеко не все.

Что было, то было. Сейчас полезно сказать об этом откровенно и подчеркнуть, насколько важно постоянно помнить о возможности войны и готовиться к ней, не допуская, где можно, условностей. Не случайно на памятнике С. О. Макарову в Кронштадте были высечены слова: «Помни войну».

Несмотря на все наши промахи, роль, которую сыграл Военно-Морской Флот в обеспечении флангов армии, была исключительно важной. Нельзя считать случайностью или просчетом немецкого командования, что Советская Армия не только в начале войны, но и позже не имела у себя в тылу ни одного десанта, высаженного с моря.

Важным фактом являлась стойкая оборона наших военно-морских баз, когда они оказывались на флангах сухопутных частей. В этих случаях фашистские армии встречали упорное и длительное сопротивление на суше, зачастую сказывавшееся на темпах продвижения всего фронта. Понимая это, Гитлер не случайно требовал от Антонеску в августе — сентябре 1941 года как можно быстрее захватить Одессу. А город-герой, сопротивляясь, ока-

зывал влияние на ход сражений всей южной группы немецких армий.

Если говорить о Балтике июля — августа 1941 года, то немецкий флот в то время не проявил ожидаемой активности. Только в самом конце сентября в Або-Аландские шхеры пришла эскадра в составе самого крупного немецкого линкора «Тирпиц», тяжелого крейсера и нескольких легких крейсеров, да почти в то же время соединение крейсеров сосредоточилось в Либаве. А между тем мы вполне резонно полагали, что германская армия и флот будут тесно взаимодействовать именно здесь, на ленинградском направлении, опасались высадки морских десантов, ожидали, что крупные корабли противника будут серьезно препятствовать нашей эвакуации морем из Таллина.

Почему немецкий флот был так пассивен в то время?

В западногерманской мемуарной литературе послевоенных лет я не нашел прямого ответа на этот вопрос, но его касается в своей книге «Война на море 1939—1945» Фридрих Руге, один из гитлеровских адмиралов, а затем командующий военно-морским флотом ФРГ. Он пишет, что, составляя план «Барбаросса», Гитлер и его генералы рассчитывали на успех «блицкрига» и без активного участия флота. Время показало несостоятельность чисто сухопутных или морских концепций ведения войны. Немецкое командование все равно вынуждено было использовать свой флот, когда операции на суше пошли совсем не по плану «Барбаросса».

Находясь на сугубо субъективистских позициях самостоятельной, точнее, самодовлеющей морской стратегии, Руге и сейчас, судя по его книге, не понимает, что в войне Советского Союза и Германии, несмотря на то что центр тяжести борьбы в силу чисто географических причин был на суше, флоты обязательно должны были действовать совместно с сухопутными войсками. Это отчетливо представлял себе наш Генеральный штаб, сумевший по указанию Ставки оперативно исправить в ходе войны промахи мирного времени. Это понимали и мы, моряки, когда готовились к поддержке сухопутных войск, призванных решать главную задачу.

Подтверждая, что при составлении планов нападения на Советский Союз Гитлер и его окружение явно игнорировали возможности флота, Руге считает, что совет-

ский флот выполнял несвойственные ему задачи, принимая участие в боевых действиях совместно с сухопутными войсками. По мнению Руге, в этом сказалась... слабость нашего флота, якобы неспособного выполнять свои прямые задачи. На деле же в этом была сила нашего флота. В Одессе и Севастополе, в Таллине и на Ханко моряки действовали, сообразуясь с общей стратегией[1]: сражаться с врагом, где бы ни довелось — на море, в воздухе или на суше. Именно поэтому наша флотская авиация часто видела главную задачу в подавлении сухопутных объектов, оставляя в стороне чисто флотские объекты. Когда потребовалось, флоты дали сотни тысяч человек, сформировав части морской пехоты, дравшейся — и как дравшейся! — почти на всех фронтах. Такая «пассивность» нанесла гитлеровцам немалый урон.

Руге да и другие западногерманские мемуаристы и историки игнорируют ту важную роль, которую сыграли балтийцы на первом этапе войны, помогая сухопутным войскам.

Буквально с первых часов военных действий, когда началась борьба за Либаву, поддержка немецким флотом фланга своей армии значила бы очень многое, особенно если учесть, что наш Балтийский флот не был еще развернут, хотя и находился в оперативной готовности номер один.

Когда шли упорные сражения за Таллин, Моонзундский архипелаг и Ханко, мы серьезно опасались появления крупных соединений немецкого флота. Но наши опасения оказались напрасными. Кильский канал, построенный в свое время именно для того, чтобы в случае необходимости перебрасывать корабли из Северного моря на Балтику или обратно, не был по-настоящему использован гитлеровским командованием.

Что же послужило причиной бездействия немецкого флота на Балтике в первые недели войны? Боязнь по-

---

[1] Мне нередко приходилось слышать, будто понятие «общая стратегия» неприменимо к событиям первого периода войны. С чисто академической точки зрения, общая стратегия действительно предусматривает заранее продуманные и по плану проводимые действия всех видов Вооруженных Сил, направленные к единой цели. Но даже в период стратегической обороны, когда инициатива находилась в руках врага и нам часто не удавалось выдержать намеченные планы, общая стратегия была, тем не менее, налицо.— *Прим. авт.*

терь? Несогласованность между различными видами вооруженных сил рейха? Самонадеянность сухопутных начальников и их нежелание делить лавры с флотским командованием?

Думается, причина была не одна, их было несколько.

Нельзя забывать, что даже в сентябре — октябре 1941 года гитлеровское командование еще не потеряло надежды на скорый захват Москвы и Ленинграда, хотя и не такой молниеносный, как планировалось ранее. Крупная немецкая эскадра подстерегала в финских шхерах наш флот на случай, если он выйдет в море, когда будут захвачены Ленинград и Кронштадт. Эта эскадра могла бы более реально помочь своим сухопутным войскам, действуя против наших сил, защищавших острова Эзель, Даго, полуостров Ханко. Однако этого не случилось.

Уже в первые недели войны у немцев отчетливо проявились стремления к активным наступательным действиям на суше и столь же отчетливо просматривалось пассивное поведение флота. Это сказалось прежде всего на снабжении немецко-фашистской армии. Ю. Майстер, специально занимавшийся анализом войны на море в восточноевропейских водах, пишет: «Дивизии, предназначенные для действий против Ленинграда, из-за трудностей в снабжении продолжали оставаться на месте, а морской транспорт для этой цели использован не был». Об этом же пишет и Ф. Руге: «Армия не подумала о том, чтобы обеспечить выполнение своей трудной задачи (речь идет о наступлении на Восток. — *Н. К.*) путем использования моря и военно-морского флота».

Руководители флота фашистской Германии думали о «чисто морских операциях» и своей самостоятельной стратегии, а спесивый Геринг ревниво относился к самой возможности подчинения хотя бы части авиации флоту. «Все, что летает, — мое», — говорил он. В итоге снижалась успешность действий и сухопутных войск, и флота. Да и чрезмерная переоценка роли авиации давала себя знать.

Разнобой и несогласованность в действиях сухопутного и морского командования имели место у гитлеровцев до конца войны. Даже осенью и зимой 1943/44 года, когда Советская Армия готовилась покончить с блокадой Ленинграда и в Ораниенбаум, расположенный в непосредственной близости от немецких позиций и всего

в семи-восьми километрах от основных фарватеров, перебрасывались по морю наши крупные воинские части, мы не встретили никакого противодействия со стороны немецкого флота.

А между тем всю зиму немецкая армия очень нуждалась в помощи своего флота. Вот что пишет об этом Ю. Майстер: «Хотя зима 1943/44 года была относительно мягкой и Финский залив покрылся льдом только до Гогланда, германское командование в решительные дни не поддержало сухопутные армии военно-морскими силами. Корабли германского флота в конце 1943 года были отправлены на ремонт в Германию».

Анализируя причины пассивности немецкого флота, я склонен на первый план поставить боязнь немцев понести большие потери от нашей минно-торпедной авиации, подводных лодок и мин. Двадцать подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота в первые же дни войны были развернуты в море. Пассивность противника следует, по-видимому, объяснить и тем, что германское верховное командование ожидало легкой «сухопутной» победы над нашим флотом и берегло свои корабли в предвидении борьбы с Англией, а возможно, и с США. Ведь именно в то время Гитлер больше всего хвастался, что быстро добьется победы на Востоке и вернется к своим целям на Западе. Бесспорную роль сыграли и ревнивые взаимоотношения сухопутного и морского командования. Не лишне добавить и то, что Гитлер, находясь под влиянием сухопутных военачальников и ведавшего авиацией Геринга, недооценивал возможности своего флота. Кроме того, он очень болезненно реагировал на потерю крупных кораблей. А без этого вести войну невозможно.

Колоссальная стоимость каждого крупного корабля и невозможность возместить его потерю в ходе войны давали себя знать и в нашем флоте. Помнится, с каким беспокойством смотрели мы на линкоры, стоявшие на открытом рейде Таллина, как стремились быстрее перебазировать их в более безопасное место — Кронштадт. Так было и на Черном море. Но, если требовала обстановка, наши крупные корабли, не в пример немецким, смело вводились в бой. Линкор «Севастополь» мы использовали для обстрела позиций противника у осажденного Севастополя и в других местах. Балтийские линкоры «Марат» и «Октябрьская революция» со своей мощной артиллерией ак-

тивно участвовали в обороне Ленинграда, сначала маневрируя на ограниченном пространстве вблизи Кронштадта, а затем стоя у стенки.

Тяжелые месяцы пережили балтийцы в 1941 году, когда флот вынужден был отходить от Либавы до Кронштадта. Немало трудностей было и позже, хотя даже трудная зима 1941/42 года была, по-моему, менее тяжелой, чем первые месяцы войны. Именно в эти месяцы подверглись жестокой проверке, суровым испытаниям наши люди. И они героически выдержали эти испытания.

Балтийский флот годами готовился к войне на море: к действиям на коммуникациях, к бою на минно-артиллерийской позиции в устье Финского залива, к обороне своих баз с моря, к защите от вражеских десантов побережья. В начале войны флоту пришлось повернуть пушки, так сказать, на сто восемьдесят градусов и действовать «на обратной директрисе», как шутливо выражались иногда на своем языке артиллеристы.

Сложившаяся обстановка вынудила отказаться от планов, разработанных в мирное время, и сосредоточить все внимание на опасности, грозившей с суши.

Конечно, если бы войска фашистской Германии были остановлены на наших границах, немецкому флоту пришлось бы действовать активнее. Тогда пригодились бы все варианты наших довоенных оперативных планов. Недостаточная же подготовленность к началу войны театра военных действий, неожиданное направление вражеских ударов подчас приводили нас к ряду ошибок в борьбе за свои районы и базы, а иногда ставили в исключительно тяжелое положение. Так, в конце июня, когда была захвачена Рига, кораблям отряда легких сил пришлось базироваться на неприспособленные для этого бухты, а затем отходить мелководным фарватером через Моонзунд. И все же командование Балтийского флота сумело под носом у противника углубить моонзундский фарватер и вывести через него крейсер «Киров», а также многие другие корабли и суда. На поверку вышло, что гитлеровцы раньше времени прокричали о том, что им удалось «запереть большие силы красных в Рижском заливе».

Дни второй половины июля вспоминаются как самые тревожные для Балтийского флота.

В то тяжелое время, когда, несмотря на героизм наших людей, приходилось оставлять базу за базой, мы осо-

бенно явственно ощутили все недоделки в подготовке флотов. Больше всего они сказались в отработке взаимодействия флота с армией, в обеспечении флота некоторыми типами кораблей и боевых средств, а зачастую и в уровне боевой подготовки.

Как далеко подчас бывает от планов на бумаге до их осуществления! Будучи командиром крейсера, я, казалось, не сомневался, что на учениях (о возможности войны думали тогда маловато) корабль выполнит все, как расписано в плане. Но стоило начать действовать — и обнаруживалось немало недоработок. Уже тогда я научился понимать, что никакой план нельзя считать реальным, пока он не проверен на деле. Позже, когда я командовал Тихоокеанским флотом, во время хасанских событий, возникла реальная опасность атаки с воздуха нашей главной базы — Владивостока. Тогда мы обнаружили, что хранившиеся в сейфах планы — это еще далеко не полная гарантия действительной боеготовности флота. Пришлось в течение нескольких месяцев проводить различные учения, чтобы проверить наши планы на практике и срочно откорректировать их.

А когда началась Великая Отечественная война, я снова убедился: она вносит самые непредвиденные поправки в планы, несмотря на то что они не раз уже проверены на учениях.

Говоря о боях за Либаву, я упоминал, что не сразу было достигнуто единое понимание взаимодействия между армией и флотом на этом конкретном участке. Нечто похожее повторилось в Таллине. Вопреки планам мирного времени ответственность за оборону Таллина с суши сразу была возложена на Военный совет Балтфлота, а сухопутные войска были подчинены флотскому командованию с большим опозданием.

Теперь о кораблях и боевых средствах. Давно известно, что наибольший эффект в войне дает только правильно «сбалансированный» флот, то есть флот, имеющий достаточно надводных и подводных кораблей всех нужных классов и типов. Обеспечить это соотношение кораблей еще в предвоенные годы было прямой обязанностью Наркома ВМФ и Главного морского штаба. Здесь нельзя ссылаться ни на высшие органы, ни на промахи на местах.

Очень болезненно, особенно на Балтийском флоте, сказалась нехватка тральщиков и тральных средств. Все мы,

руководители флота, понимали, что в условиях балтийского мелководья мины явятся большой опасностью, что без тральщиков немыслим ни один выход кораблей. Если бы спросить любого из нас, что требуется в первую очередь для балтийского морского театра, мы бы, не задумываясь, ответили: строить тральщики, создавать тралы, дать современные мины для борьбы с противником. На деле же получилось иначе. Это нужно признать.

Уделяя внимание крупным кораблям, мы медленно строили новые быстроходные тральщики (БТЩ), к тому же строили их мало. Также непростительно, что после начала войны в Европе, когда возросла опасность нападения фашистской Германии на Советский Союз, мы не пополнили флот кораблями торгового флота, способными действовать в качестве тральщиков. В результате на КБФ к началу войны было всего двадцать БТЩ, а по самым скромным подсчетам их требовалось не менее ста. Такое положение с тральщиками снизило эффективность использования боевых кораблей и вызвало лишние потери при прорыве флота из Таллина в Кронштадт. Подводя итоги первого месяца войны, Военный совет флота оценил минную опасность как главную. Острота вопроса вынудила его распорядиться «подобрать в Ленинграде все, что может оказаться пригодным», а если не будет этой возможности, то «подобрать пятнадцать — двадцать морских или речных буксиров, вплоть до колесных». Так велика была нужда в тральщиках.

Это, очевидно, знали и немцы. Недаром, не рискуя крупными кораблями, Гитлер по плану «Барбаросса» уже в феврале 1941 года решил с началом войны широко использовать на Балтийском море все минные заградители, торпедные катера и часть своих легких сил. Теоретически мы ожидали этого, а практически к борьбе с вражескими минами не подготовились. Нам надо было во все колокола бить тревогу уже после первых сведений о появлении новых немецких электромагнитных мин и о больших потерях, которые несли от них англичане в 1939—1941 годах.

Кроме тральщиков не хватало и кораблей противолодочной обороны (ПЛО) и специальных сторожевых кораблей (СКР). С огорчением перечитываешь сейчас строки старого документа: «БТЩ «Крамбол» занял место в дозоре». Не от хорошей жизни приходилось посылать вместо СКР тральщики.

Испытал на себе Балтийский флот и все последствия слабости наших корабельных средств ПВО. Прикрывать корабли истребителями удавалось не всегда, а зенитные пушки Лендера к тому времени уже устарели.

Боевая подготовка проходила в неблагоприятных условиях. Почти до самой Великой Отечественной войны наш Балтийский флот располагал единственной базой в Кронштадте, замерзающей на четыре-пять месяцев в году. Уже в ноябре корабли обычно стояли у стенок или на судоремонтном заводе в скованном льдами Кронштадте. Выходы в море прекращались, командный и рядовой состав занимался на берегу учебой. Осенью проходили демобилизация и призыв. К этому же времени приурочивались отпуска и перемещения командиров.

Командование стремилось как можно больше сделать зимой, а весной пораньше вывести флот в море, но на корабле, стоящем во льду или у заводского причала, многого не сделаешь. Первые шаги флота весной были робкими, он напоминал больного, долго пролежавшего в постели. Только в начале мая корабли вытягивались па Кронштадтский рейд, занимались одиночной подготовкой, реже выходили в море, которое, прямо скажем, переставало за зиму быть «домом» балтийцев. Еще с тех времен, когда я был курсантом, мне хорошо запомнились первые сборы флота на Кронштадтском рейде. Переход в Лужскую губу в июне оказывался событием. А когда соединения приступали к сложным учениям и совместному плаванию, была уже середина лета. В спешке, с неизбежными при этом авариями, флот готовился к осенним маневрам, завершавшим учебный год. Следующей весной почти все начиналось сначала...

Когда в 1933 году я стал уже командиром крейсера па Черном море, то увидел, что все балтийские порядки распространены и здесь, хотя Черное море не замерзает. В октябре можно еще плавать да плавать, а у нас, как и на Балтике, проводили итоговое учение, бóльшая часть кораблей становилась к стенке морского завода, и, как тогда шутили, «в командование флотом вступал директор».

«Почему мы так мало плаваем зимой?» — нередко говорили между собой моряки, но все понимали, что решить этот вопрос можно только в верхах. Как, допустим, плавать в ноябре и декабре, если те, кто подлежал демо-



В. Ф. Трибуц



Ю. Ф. Ралль

«Морской охотник» сбрасывает глубинные бомбы на фашистску
подводную лодку (август 1941 года)



Н. П. Симоняк и С. И. Кабанов (полуостров Ханко, 1941 год)

билизации, сразу ушли с кораблей, а многие командиры и сверхсрочники уехали в отпуск? Порядки, заведенные на Балтике, где не было незамерзающих баз, и ставшие традицией — всем плавать летом и всем ремонтироваться с осени, — цепко держали нас в плену.

Положение на всех наших флотах изменилось только в 1940 году. На опыте финской кампании мы еще раз убедились, что нужно плавать круглый год и к борьбе на море готовиться в условиях, близких к боевым. Балтийский флот, базируясь теперь на Таллин, Либаву, Ханко, уже не был зимой скован льдами, и его корабли могли бороздить воды Балтики круглый год. Но до начала войны времени оставалось мало, и кардинально изменить положение оказалось уже невозможным. Опыт приобретается и накапливается годами, особенно опыт в подготовке людей. Вырастить и воспитать умелых командиров и матросов сложнее, чем построить корабли.

КРЫЛЬЯ БАЛТИКИ НАД БЕРЛИНОМ

Об авиации Балтийского флота хочется сказать особо. Она активно действовала с первого дня войны. Истребители прикрывали базы, а также корабли, стоявшие на рейдах или выходившие на боевые операции в море. Над Кронштадтом, Таллином, Ханко, над аэродромами, на которые были нацелены вражеские бомбардировщики, то и дело завязывались жаркие стычки в воздухе. Летчики Балтики сражались отважно. Когда этого требовала обстановка, они не раз шли и на таран.

Флотской авиации явно не хватало, потому что, как уже говорилось, большая часть ее была в силу необходимости нацелена на наземные объекты. На Ханко противник простреливал каждый метр земли, держа под огнем и аэродром, и тем не менее летчики-истребители надежно охраняли небо, обеспечивая господство в воздухе, без чего военно-морская база, окруженная неприятелем, не могла бы продержаться. Уже в первые дни войны флотские бомбардировщики сбрасывали свой груз на Мемель, Данциг, Гдыню и другие порты, которыми пользовался враг. С 25 июня начались удары по аэродромам и портам Финляндии, выступившей против Советского Союза на стороне фашистской Германии. Атакам нашей авиации подверглись Турку, Котка, Тампере. Самолеты КБФ ставили

мины вблизи баз противника, чтобы затруднить выход его кораблей в море, наносили удары по конвоям.

Успешность действий авиации КБФ подтверждают и сами немцы. Вот что писал журнал «Марине рундшау» в 1962 году:

«...Советская авиация ВМС после первых недель некоторой неясности положения добилась почти неоспоримого господства в воздухе над морем. Ее самолеты совершали до семнадцати воздушных атак в день. Число самолетов, участвовавших в каждом налете, доходило до двадцати пяти. Налеты отличались систематичностью и упорством действий».

Командир 5-й немецкой флотилии тральщиков сообщал в своем донесении в июле 1941 года о том, что, несмотря на интенсивный зенитный огонь, русские вели прицельное бомбометание и что часть бомб была сброшена с пикирования. Он указывал также, что применение бомб с осколочным действием неизвестной до сих пор силы вызвало большие потери в личном составе. В конце донесения сообщалось, что если проводка конвоев и траление мин в Рижском заливе будут производиться без прикрытия истребителями, то в этом случае следует ожидать тяжелых потерь.

Такой же характер имело донесение командира 1-й флотилии торпедных катеров от 4 июля 1941 года об абсолютном господстве русских в воздухе и «большой опасности, которой подвергаются суда, совершающие переход без прикрытия».

Об одной операции авиации Балтики следует рассказать подробно: я имею в виду налеты на Берлин в августе — сентябре 1941 года.

В конце июля фашисты совершили свой первый налет на Москву. Нам хотелось ответить налетом на Берлин. Но как? По плану мы готовились в те дни нанести с ленинградского аэродромного узла удары по Пиллау, где базировались корабли немецкого флота. Правда, с аэродромов, расположенных под Ленинградом, до Берлина было ближе, чем с других наших аэродромов. Но расстояние все-таки было слишком велико, чтобы его могли преодолеть в оба конца самолеты ДБ-3 даже с форсажем (ДБ-3ф).

Пришлось нам с В. А. Алафузовым призадуматься...

Развернули карту. После прикидки стало ясно, что с ленинградских аэродромов наши самолеты дотянут лишь чуть дальше Либавы. А вот если стартовать с острова Эзель, тогда можно лететь до Кенигсберга. Ну а если взять предельный радиус действия самолетов? Да, тогда можно достать и до Берлина! Правда, идти придется над морем и, сбросив бомбы, немедленно возвращаться. Потеряешь 20—30 минут — не дотянешь до своих аэродромов. Придется садиться либо на острове Эзель, либо на территории противника. Чтобы исключить этот вариант, оставалось одно — лететь на Берлин на самой выгодной во всех отношениях высоте и бомбить немедленно, несмотря ни на что. Потом строго прямым курсом возвращаться домой. Иначе говоря, лететь было можно, если найдутся отважные летчики, если будет исправна материальная часть и если при возвращении туман не закроет аэродром.

Наконец после консультации со специалистами убедились, что если самолеты возьмут полный запас горючего и не более семисот пятидесяти килограммов бомб каждый, то они пройдут расстояние до Берлина (около девятисот километров) за три с небольшим часа и вернутся домой, еще имея в баках остаток бензина.

«Заманчиво, — подумал я. — Но не получится ли так, что мы пошлем летчиков на операцию, с которой они не вернутся?»

Нужно было хорошенько все взвесить. Да и после этого требовалось еще разрешение Ставки. Дело было весьма серьезное, оно выходило за рамки прав наркома Военно-Морского Флота.

В затруднительном положении оказался и командующий ВВС ВМФ С. Ф. Жаворонков. С одной стороны, по его же данным, получалось, что такую операцию провести можно. С большим риском, на пределе, но можно. С другой — какая огромная ответственность ложилась на него, если полет оказался бы неудачным! Ведь это грозило потерей всех самолетов...

— Буду докладывать Ставке, — сказал я ему.

— Дайте еще подумать, посоветоваться с исполнителями, — ответил Семен Федорович.

Снова все проверили и взвесили. Полком, которому предстояло выполнять это ответственное задание, командовал полковник Е. Н. Преображенский, его штурманом

был прекрасный специалист капитан П. И. Хохлов. Расчеты Преображенского и Хохлова еще раз подтвердили: да, полет возможен.

Через два дня, на очередном докладе, я разложил перед И. В. Сталиным карту Балтийского моря. Остров Эзель и Берлин соединяла на ней четкая прямая линия. Тут же были даны окончательные расчеты: самолет может взять одну пятисоткилограммовую бомбу или две по двести пятьдесят.

Удар по Берлину имел бы в случае удачи огромное значение. Ведь гитлеровцы трубили на весь мир, что советская авиация разгромлена.

И Ставка утвердила наше предложение. «Вы лично отвечаете за выполнение операции», — было сказано мне на прощание.

После этого Военный совет Балтийского флота получил приказ подобрать пятнадцать экипажей 1-го минно-торпедного полка и к 10.00 2 августа перебазировать их на Эзель. В связи с этим ранее поставленную задачу — бомбардировку Пиллау — пришлось отменить.

Трудная задача ложилась на моряков. Достаточных запасов топлива и авиабомб на острове не было. Их сначала пришлось доставлять туда из Таллина, а затем из Кронштадта. Небольшие баржи с бензином и боеприпасами под сильной охраной следовали заминированным Финским заливом до Таллина, а затем дальше на остров Эзель. Опасность подстерегала их на каждом шагу. Следует иметь в виду, что Таллин уже был осажден противником.

Учитывая сложность операции, подготовка и руководство ею были возложены непосредственно на командующего ВВС ВМФ генерал-лейтенанта С. Ф. Жаворонкова. Сначала, 2 августа, он вылетел на аэродром под Ленинградом, где находился 1-й минно-торпедный полк. Для сохранения секретности о цели своего прилета Семен Федорович информировал только командующего флотом вице-адмирала В. Ф. Трибуца и командующего ВВС Балтфлота генерал-майора авиации М. И. Самохина.

Дело было спешное, и 4 августа рано утром — как вспоминает сам Жаворонков — 15 самолетов ДБ-3 произвели посадку на аэродроме Кагул. Вскоре туда же отправился и командующий ВВС ВМФ.

На него лично возлагалось проследить не только за подготовкой, но и за выполнением первых налетов на Берлин.

Понимая всю свою ответственность за людей, которым предстояло выполнить столь рискованное задание, я, обсудив вопрос с С. Ф. Жаворонковым, распорядился провести сначала несколько пробных полетов, чтобы убедиться на практике в возможности задуманного и собрать как можно более полные данные о противовоздушной обороне Берлина.

В ночь на 3 августа наши морские орлы слетали на разведку погоды и сбросили бомбы на ближний объект — Свинемюнде. Экипажи взяли полный запас горючего и бомб — как бы для полета на Берлин — и поднялись с аэродрома Кагул на острове Эзель. Операция показала, что отлично тренированные летчики могут стартовать на тяжелых машинах и с этого маленького аэродрома.

В ночь на 6 августа пять экипажей отправились в разведывательный полет на Берлин. Было установлено: зенитная оборона расположена кольцом вокруг города в радиусе ста километров и имеет много прожекторов, способных действовать на расстоянии до шести тысяч метров.

Теперь все было ясно. Полет труден, но возможен. Опять — в который уже раз! — проверили материальную часть и получили приказ выполнить задание при первой возможности.

Прошло еще несколько дней, и самолеты поднялись в воздух. Их было пятнадцать. Командовал операцией Евгений Николаевич Преображенский. Его ближайшими помощниками в группах были капитаны В. А. Гречишников и А. Я. Ефремов, штурманом летел П. И. Хохлов.

Сообщение о вылете поступило перед самым моим отъездом на доклад в Ставку. Я был уверен, что меня первым делом спросят, как дело с налетом на Берлин.

Именно так и случилось. И мне было приятно доложить, что операция началась...

В ночь на 8 августа тяжело нагруженные самолеты с трудом оторвались от земли. Летчикам не приходилось считаться с риском полета над морем или выбирать менее опасный курс над территорией противника. Единственной их защитой от зениток и истребителей являлась высота.

Смелость и разумный риск, основанный на точном расчете, оправдали себя. Немцы не ожидали такой дерзости.

Во время подхода наших самолетов к цели они сигналами с земли запрашивали: что за машины, куда летят? Считая, что сбились с пути свои, летчикам предлагали сесть на один из ближайших аэродромов. Загипнотизированные геббельсовской пропагандой, дежурные наблюдательных постов не допускали даже мысли, что над их головой могут появиться советские самолеты. Полчища фашистов рвались в те дни к Ленинграду, к Москве. В Берлине считали, что уже близка заветная цель, а в это время русские летчики на высоте семи тысяч метров шли на столицу третьего рейха.

Огни Берлина были видны издалека: город не был затемнен. Налеты англичан с запада происходили тогда так редко и оказывались столь слабыми, что жители немецкой столицы успевали подготовиться к ним после объявления воздушной тревоги.

По огням и контурам приметных мест — рек, озер, дорог — штурман Хохлов уточнял свой курс и вел самолеты прямо на центр Берлина. Наши самолеты достигли уже цели, а зенитного огня по ним никто не открыл. Сбросив бомбы, все пятнадцать бомбардировщиков, облегченные от груза, легли на обратный курс. Наблюдать за результатом бомбового удара не было возможности: по небу шарили прожекторы, вокруг вспыхивали разрывы зенитных снарядов.

Задание было выполнено. Первая в истории Отечественной войны атака Берлина советской авиацией состоялась. Это радовало всех, радовало настолько, что отступили на задний план и опасность обратного полета и сознание, что запас топлива в баках весьма ограничен.

Через тринадцать лет мы с Евгением Николаевичем Преображенским, уже командующим ВВС Военно-Морского Флота, вместе летели в Порт-Артур и вспоминали годы войны. Вспомнили, конечно, и о первом налете на фашистский Берлин. Тогда-то я и узнал, что наши летчики, оказывается, обсуждали возможность такого налета еще до приказа из Москвы...

Фашистам и в голову не пришло, что их столицу бомбили советские самолеты. На следующий день в немецких газетах было опубликовано такое сообщение: «Английская авиация бомбардировала Берлин. Имеются убитые и раненые. Сбито шесть английских самолетов». На это англичане ответили: «Германское сообщение о бомбежке

Берлина интересно и загадочно, так как 7—8 августа английская авиация над Берлином не летала». Не верить этому не было оснований. Пришлось немцам сделать вывод, что этот успешный налет произвели советские самолеты. Вот тебе и скорая победа на советско-германском фронте, вот тебе и уничтоженная советская авиация!

За первым налетом последовали другие. Но условия стали более тяжелыми. Теперь противник встречал наши самолеты ожесточенным огнем, едва они пересекали береговую черту, а вокруг Берлина действовала сложная система противовоздушной обороны. Каждый раз приходилось разрабатывать особую тактику. Выручала по-прежнему большая высота. Выше семи тысяч метров нашим бомбардировщикам уже не так были страшны ночные истребители со специальными мощными фарами, не так был страшен и огонь зениток.

Гитлеровская ставка потребовала от своего командования «ликвидировать военно-морские и военно-воздушные базы на островах Даго и Эзель, и в первую очередь — аэродромы, с которых производятся налеты на Берлин». Нам пришлось усилить защиту аэродромов. Туда были передислоцированы почти все зенитные средства островов и скромные истребительные силы.

«А нельзя ли вместо пятисоткилограммовой бомбы или двух бомб по двести пятьдесят килограммов нести на Берлин до тысячи килограммов, то есть брать по две пятисотки?» — такой вопрос возник у Верховного Главнокомандующего.

Мои доводы, основанные на мнении С. Ф. Жаворонкова, о том, что такая нагрузка для самолета недопустима, показались неубедительными. В Ставку был приглашен опытный летчик-испытатель В. К. Коккинаки. Об этом я уже писал в книге «Накануне». Коккинаки отлично знал самолеты ДБ-3, его не раз направляли в авиационные части, чтобы он показал, как надо использовать технику и выжать из нее все возможное в смысле дальности полета и грузоподъемности машины.

Точка зрения Коккинаки разошлась с моей. «Можно брать две пятисотки», — помнится, заявил он, и я был временно посрамлен.

По личному приказу Верховного Владимир Константинович вылетел на Эзель, где дислоцировался полк Е. Н. Преображенского. Теоретически бомбовую нагрузку

на ДБ-3 можно было увеличить до тонны, но далеко не новые моторы самолетов делали это практически невозможным, тем более при полете на предельную дистанцию. Попытка Коккинаки поднять бомбы весом в одну тонну кончилась неудачей: два самолета потерпели аварию. Мне ничего не оставалось, как доложить об этом Ставке и отдать приказ командующему ВВС ВМФ: оставить нагрузку прежней. Однако дело на этом не кончилось.

В Ставку были вызваны командующий ВВС ВМФ С. Ф. Жаворонков, до тех пор неотлучно руководивший полетами на месте, и командующий ВВС Красной Армии П. Ф. Жигарев. И. В. Сталин нередко поступал так по отношению к какому-либо наркому. Этим он как бы говорил: «Вот я сейчас вас проверю. Вот сейчас послушаем, что скажут практические работники».

Когда Жигарев, Жаворонков и я вошли, Сталин сердито посмотрел на нас. О его плохом настроении свидетельствовало и то, что он не сидел и не стоял возле стола, как обычно, а быстрыми шагами ходил от стены к стене. Едва мы вошли, он приступил прямо к делу.

Больше всех досталось П. Ф. Жигареву, который направил для пополнения авиации КБФ самолеты с изрядно поношенными моторами. Что же касается нас, моряков, то И. В. Сталин хотя и не признал наши доводы правильными, но теперь уже не приказывал брать для бомбардировки Берлина бомбы весом по тонне.

Налеты на Берлин повторялись еще не раз. Последний был 5 сентября. Когда пришлось оставить Таллин, полеты с островов стали невозможны. Всего за десять налетов на Берлин было сброшено триста одиннадцать бомб и зарегистрировано тридцать два пожара.

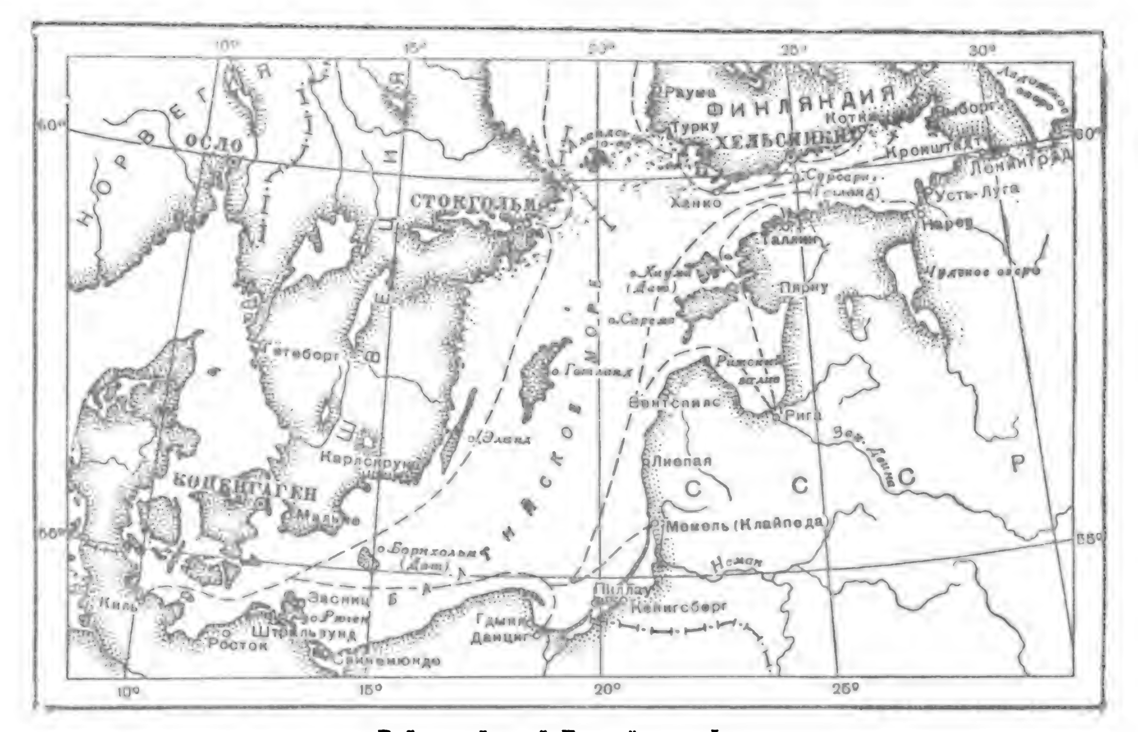
В моей памяти навсегда остались дни, когда наши морские орлы летали бомбить фашистскую столицу. Многих участников тех дерзких налетов наградили орденами. а Е. Н. Преображенский, П. И. Хохлов, В. А. Гречишников, А. Я. Ефремов и М. Н. Плоткин были удостоены звания Героя Советского Союза.

ОБОРОНА ТАЛЛИНА И ПРОРЫВ В КРОНШТАДТ

Как известно, в первые месяцы войны три наши главные военно-морские базы — Таллин, Севастополь, Полярное — оказались под угрозой захвата противником. Уже

в начале июля, после взятия фашистами Риги, стало ясно, что немцы стремятся окружить, а затем и захватить Таллин. В августе началась осада и героическая оборона Таллина. Почти тогда же разгорелась битва за Одессу и возникла угроза прорыва гитлеровцев на Крымский полуостров. В середине октября нависла непосредственная опасность над Севастополем, а в первых числах ноября защитники города-героя отбивали первый штурм врага. На Севере, в районе Мурманска, немцам не удалось сколько-нибудь значительно продвинуться к Полярному, но положение главной базы Северного флота также стало опасным. Однако наибольшую тревогу в первые же недели войны вызывала судьба Таллина.

Уже в начале июля Военный совет Балтийского флота стал проявлять беспокойство за свой тыл, особенно в южном направлении. Командующий флотом доложил мне, что телеграфная и телефонная связь с сухопутными частями нарушена. Авиаразведка доносила, что танки противника двумя колоннами движутся одна на Псков, другая на Валк, то есть на Таллин. Из последующих докладов Военного совета флота можно было заключить, что обстановка для главкома Северо-Западного направления К. Е. Ворошилова также не ясна, ибо он приказал командованию Балтфлота: «Свяжитесь самолетом с Псковом, выставьте засаду сухопутных частей южнее Таллина. Для уточнения обстановки вести разведку. Лишние корабли направить на восток. Уточнение обстановки сообщу». Но сухопутными частями флот не обладал и мог использовать для непосредственной обороны Таллина лишь небольшие флотские подразделения. Начальник штаба фронта генерал Д. Н. Никишев 3 июля отдал 8-й армии распоряжение: «...Готовить немедленно силами местного населения оборонительные рубежи Пярну — Вильянди — северное побережье озера Выртс-Ярв». Но такое распоряжение не могло быть выполнено в короткий срок, оно требовало огромного объема работ. А на Таллин со стороны Риги уже двигался противник. Нам в Наркомате ВМФ следовало именно в эти первые дни июля самим верно оценить обстановку, сделать реальный прогноз в отношении Таллина и решительно настаивать в Ставке: «Если хотим подольше удержать Таллин, необходимо отвести туда всю 8-ю армию и спешно создать несколько линий обороны». Но, надо признаться, в первой половине июля



Район действий Балтийского флота

мы больше следили за событиями на суше около наших баз, чем руководили ими.

Угроза, нависшая над Таллином, требовала неотложного решения многих важных вопросов. Один из них — об организации обороны города. Как этот вопрос решался, я уже писал. Второй вопрос: где в условиях непосредственной угрозы главной базе должен находиться флагманский командный пункт Военного совета (ФКП), управляющий действиями всего флота?

Военный совет флота, озабоченный обстановкой на Балтийском театре, включая и оборону Выборга, внес предложение перенести ФКП в район Лужской губы. В этом была своя логика. По наставлениям, которые мы все изучали еще курсантами, не следовало возлагать непосредственное руководство обороной главной базы на командование флота: это неизбежно отвлекло бы его от управления всеми соединениями и ведения войны на морском театре в целом. Однако на практике командирами главных баз до войны обычно являлись командующие флотами. Предполагалось, что главные базы всегда будут находиться сравнительно далеко от линии фронта и командующий будет нести ответственность за оборону базы лишь с моря и с воздуха.

Опыт войны показал, что такое положение было правильным лишь в принципе. В Полярном или во Владивостоке, где командующему флотом не пришлось заниматься непосредственной обороной базы с суши, он руководил оттуда операциями флота в относительно спокойной обстановке. Совсем в другом положении оказались главные базы Балтийского и Черноморского флотов: их пришлось оборонять именно с суши.

О том, как отнестись к предложению Военного совета, мы не раз говорили с заместителем начальника ГМШ В. А. Алафузовым и неизменно приходили к выводу, что, если Военный совет покинет Таллин, это может привести к преждевременной и беспорядочной эвакуации. В сложившейся обстановке только Военный совет с штабом флота мог организовать и возглавить оборону города и базы. Ведь Таллин был не только главной базой, но и столицей ЭССР.

Определяя место для ФКП, нельзя было забывать и того, что в июле — августе 1941 года активно действовавшими на суше, на море и в воздухе были на Балтике силы

флота, расположенные на островах Эзель и Даго, на полуострове Ханко и в районе Таллина. С переносом ФКП флота в Лужскую губу эти силы были бы отделены от своего командования территорией, захваченной врагом на обоих берегах Финского залива, и водным пространством, контролировать которое нам с каждым днем становилось все труднее.

Следовало учесть и еще одно обстоятельство: возможное (а тогда и весьма вероятное) содействие немецкого флота своей армии, наступавшей на Таллин. В этом случае не исключалась необходимость привлечь дополнительные силы Балтийского флота в район главной базы.

Мы сами не могли окончательно решить вопрос о ФКП флота. Поскольку Балтийский флот к тому времени был оперативно подчинен главнокомандованию Северо-Западного направления, последнее слово оставалось за ним.

Из доклада И. С. Исакова, который в то время находился в Ленинграде и побывал в Таллине, я узнал, что и он и главнокомандование Северо-Западного направления разделяют нашу точку зрения и считают, что командованию флота целесообразно остаться в Таллине.

Насколько я помню, в Ставке этот вопрос специально не обсуждался, однако, докладывая в середине июля обстановку в районе Таллина, я сообщил о предложении Военсовета КБФ перенести свой ФКП в Лужскую губу и о решении главнокомандования Северо-Западного направления оставить Военсовет в Таллине. «Таллин нужно оборонять всеми силами», — заметил И. В. Сталин, и я понял его слова как одобрение нашего решения.

Оборона Таллина происходила в очень невыгодных для нас условиях. Мощный вал немецкой армии катился, еще не потеряв своей наступательной силы. Главная база флота меньше всего была готова к обороне с суши. 10-й стрелковый корпус 8-й армии отошел к Таллину в последний момент и, конечно, не мог построить перед ним прочную линию обороны, да и местность не благоприятствовала созданию сильных укреплений. Вокруг Таллина было недостаточно и подземных сооружений для хранения боеприпасов.

В связи с этим позволю себе небольшое отступление. Мне хорошо запомнились поездки в окрестности Таллина в 1940 году, когда Эстония воссоединилась с Советским

Союзом и штаб Балтийского флота переместился в ее столицу. Кое-где мне показали подземные сооружения, но некоторые из них, построенные еще перед первой мировой войной, были полуразрушены. Здесь, как и во Владивостоке, царское правительство старалось учесть опыт осады Порт-Артура в начале нашего века. Круговая оборона Таллина считалась крайне желательной, как и укрытие всего ценного под землею от крупных снарядов. Возможная опасность нападения с воздуха и память о пережитом в Испании заставили меня ценить подземные укрытия. Мы старались упрятать под землю все командные пункты, хранилища торпед и мин. Я советовал командующему флотом адмиралу В. Ф. Трибуцу поскорее привести в порядок и использовать старые форты.

В неимоверно трудных условиях лета 1941 года командованию флота вместе с партийными и советскими организациями Таллина удалось все же, пока противник находился еще на дальних подступах к городу, создать три оборонительных рубежа. На строительстве их трудились не только воины армии и флота, но и местные жители.

Для обороны главной базы были привлечены все силы, которые находились в ее районе: части 10-го стрелкового корпуса под командованием генерал-майора И. Ф. Николаева, корабли и артиллерия береговой обороны, зенитная артиллерия и авиация флота.

Как я уже говорил, гитлеровское командование, пользуясь превосходством в силах, надеялось овладеть Таллином еще в июле. Но враг встретил решительное сопротивление и в упорных боях был остановлен. Чтобы возобновить наступление, гитлеровцам потребовалось перебросить под Таллин дополнительные силы с других участков фронта.

19 августа вражеские войска начали ожесточенные атаки на город уже с самых ближних подступов. Немцы бросили в бой полнокровные дивизии, усиленные артиллерией. В течение нескольких дней шли жаркие бои на первом рубеже обороны. Героически дрались с врагом артиллеристы, моряки на бронепоездах и личный состав зенитной артиллерии, которую использовали для поддержки пехоты. Зенитные батареи в упор расстреливали гитлеровцев. Были случаи, когда зенитчики, оказавшись на два-три километра впереди своей пехоты, сами мужественно сдерживали натиск врага.

Доблестно сражался в те дни добровольческий отряд моряков под командованием отважного командира полковника Ивана Григорьевича Костикова. Еще на дальних подступах к Таллину этот отряд в течение целого месяца сдерживал натиск противника. 22 августа враг бросил против отряда новые силы и окружил его. «Идем на прорыв!» — приказал командир отряда. Он вывел своих людей из вражеского кольца, но сам при этом был тяжело ранен. Понимая, что гитлеровцы будут охотиться за ним, и не желая попасть в плен, полковник И. Г. Костиков застрелился.

В напряженные дни обороны Таллина торпедный электрик с лидера «Минск» комсомолец Евгений Никонов попросил командование направить его воевать на сушу. В одном из боев он был ранен, но лечь в госпиталь отказался.

В ночь на 19 августа Никонов с товарищами пошел в разведку к хутору Харку, занятому гитлеровцами. Ушел и не вернулся. Когда моряки выбили врага с хутора, они обнаружили на окраине парка привязанного к дереву матроса в окровавленной тельняшке. Возле потухшего костра под деревом лежала обгоревшая бескозырка с надписью на ленте: «Минск». Это был Евгений Никонов.

Пленные гитлеровцы рассказали, что советские разведчики наткнулись на засаду. Никонов был тяжело ранен и попал в плен, а товарищи его погибли. Допрос, пытки, снова допрос... Балтийский моряк остался до конца верен присяге, не дал врагу никаких сведений. Тогда ему выкололи глаза, привязали к дереву и разожгли костер...

В парке Кадриорг трудящиеся эстонской столицы воздвигли памятник герою. Его именем названа одна из улиц Таллина.

Приказом командующего флотом Евгений Никонов навечно занесен в списки экипажа лидера «Минск», а позднее и в списки личного состава одной из школ учебного отряда Балтийского флота. В 1957 году Никонову было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Подвигов, равных этому по силе духа, было немало. Беспредельно преданные Родине, моряки-балтийцы дрались самоотверженно.

Когда немцы подошли к городу на дальность огня морских орудий, в бой вступила корабельная и береговая артиллерия. По фашистам было выпущено свыше двенадца-

ти тысяч снарядов, не считая тех, которые израсходовали зенитчики. Гитлеровцы несли большие потери от огня крейсера «Киров», эсминцев, канонерских лодок, береговых и зенитных батарей. И все же продолжали рваться к городу. Фюрер торопил своих генералов. Он рассчитывал, захватив главную базу Краснознаменного Балтийского флота, заодно покончить и с основными силами самого флота. 25—27 августа продолжались ожесточенные бои на последнем рубеже обороны. В ночь на 27 августа немцы подошли к городу вплотную и, подтянув артиллерию и минометы, начали ожесточенный обстрел наших кораблей, стоявших у причалов и на рейде.

Положение защитников Таллина стало очень тяжелым. 25 августа Военный совет флота доложил главкому Северо-Западного направления и Наркому ВМФ, что приказание об обороне выполняется, все способные дерутся, все оружие брошено на боевые участки, с кораблей сняты все люди, без которых можно обойтись. Под давлением превосходящих сил противника кольцо вокруг Таллина сжимается, сообщал Военный совет флота. Части 10-го корпуса несут большие потери. Линия обороны в нескольких местах прорвана. Резервов для ликвидации прорыва нет, корабли на рейде находятся под обстрелом. Танки врага вошли в лес Нымме. Докладывая создавшуюся обстановку, Военный совет просил указаний и решения по кораблям, частям 10-го стрелкового корпуса и береговой обороне флота на случай прорыва противника в черту города и отхода наших войск к морю.

Краснознаменный Балтийский флот, воины 10-го стрелкового корпуса сделали все возможное для обороны Таллина. Они нанесли врагу большой урон, отвлекли его крупные силы от главной цели — Ленинграда. Но возможности для дальнейшей обороны эстонской столицы были исчерпаны.

Я доложил Ставке о критическом положении в Таллине, просил разрешить эвакуацию этой главной базы Балтийского флота. Докладывать об этом и просить санкции должно было главнокомандование Северо-Западного направления. Но оно почему-то медлило, а ждать дальше было нельзя...

26 августа Ставка отдала приказ об эвакуации защитников Таллина и прорыве флота в Кронштадт для усиления обороны Ленинграда.

С момента получения директивы Ставки и до окончания срока пребывания войск в Таллине оставалось не более суток. За это время нужно было подготовить к выходу в море весь флот, а он насчитывал около двухсот вымпелов. За это же время войскам под прикрытием огня кораблей и батарей предстояло отойти с линии фронта и погрузиться на транспорты. Нетрудно представить, какой напряженной была деятельность командования флота и всех соединений. ФКП флота пришлось перенести в только что вырытые землянки на территории Минной гавани.

В 16 часов 26 августа развернулась погрузка войск на транспорты. К вечеру Купеческая гавань находилась под минометным огнем. В 21 час начался отход войск с последних рубежей. В 4 часа утра 27 августа Военсовет флота перешел на крейсер «Киров», отдав последние указания оставшимся на берегу.

Это был организованный отход, проводившийся по плану. Начальник тыла флота генерал М. И. Москаленко до последнего момента руководил уничтожением военного имущества, которое не удалось погрузить. Арьергардом командовал опытный моряк контр-адмирал Ю. Ф. Ралль. Тот самый Юрий Федорович Ралль, о котором я писал в «Накануне», вспоминая годы службы на крейсерах Черноморского флота. Ему было приказано выставить минные заграждения в гаванях и заминировать стенки порта.

В 16 часов стали сниматься с якоря главные силы флота. Под флагом комфлота в охранении эсминцев и в сопровождении тральщиков вышел крейсер «Киров». В 17 часов под флагом начальника штаба Ю. А. Пантелеева двинулся лидер «Минск», имевший боевой задачей прикрытие (всего в отряде прикрытия насчитывалось 20 боевых кораблей). А рейд уже простреливался противником.

Балтийский флот уходил, чтобы прорываться в Кронштадт. Ленинграду нужна была помощь кораблей и бойцов бывшего таллинского гарнизона. Зря хвастались немцы, что в конце июля будут в Ленинграде. 28 августа с большими потерями они с трудом заняли Таллин. Война принимала затяжной характер. «Блицкриг» проваливался, время работало на нас.

Обстановка, в которой флоту предстояло совершить прорыв в Кронштадт, была чрезвычайно тяжелой. Предвидя возможность эвакуации нашей главной балтийской базы, немецко-фашистское командование еще 29 июня при-

казало усилить минные постановки в Финском заливе. Между мысом Юминда и маяком Кальбодагрунд немцы поставили свыше трех тысяч мин. Чтобы воспрепятствовать тралению этого заграждения и прорыву через него наших судов, они установили на мысе Юминда-нина стопятидесятимиллиметровую артиллерийскую батарею.

Приходилось считаться и с возможностью появления в Финском заливе крупного соединения вражеского флота. Правда, этого не случилось: немецкое морское командование не решилось рисковать кораблями при прорыве нашей минно-артиллерийской позиции Ханко — Осмуссар. Гитлеровцы рассчитывали и без применения кораблей, только силами авиации и минным оружием, полностью уничтожить Балтийский флот. И, надо сказать, их надежды были не безосновательны. Нашим боевым кораблям и транспортам предстояло идти одним стопятидесятимильным фарватером, по минным заграждениям большой протяженности и плотности, к тому же на виду у противника, который уже вышел на южное побережье Финского залива. С севера советскому флоту угрожали неприятельские легкие силы, находившиеся в финских шхерах.

Но иного выхода не было. Решение эвакуировать таллинский гарнизон морским путем являлось единственно правильным.

На основании указания Ставки Военный совет Северо-Западного направления 26 августа разрешил начать отход. От командующего флотом требовалось организовать движение крупных конвоев с войсками и грузами за тральщиками. Ценности, которые нельзя было вывезти, приказывалось уничтожить. Авиации, находившейся на аэродромах недалеко от Ленинграда, предлагалось прикрыть восточный участок перехода.

Но к моменту прорыва оказалось, что передовой аэродром КБФ уже захвачен противником. Прикрыть с воздуха корабли и суда на фарватере до острова Вайндло стало почти невозможным. Тогдашние истребители, прилетев к Гогланду, могли барражировать всего 10—15 минут. Поэтому флоту, и в первую очередь тихоходным, слабо вооруженным транспортам и вспомогательным судам, грозила серьезная опасность в случае налета фашистских бомбардировщиков. Недостаток средств противолодочной обороны создавал реальную угрозу со стороны немецких подводных лодок. В связи с этим командующий

флотом на рассвете 28 августа попросил командование Северо-Западного направления нанести бомбовый удар по немецким аэродромам (силами КБФ и по возможности фронтовой авиацией); поставить вдоль фарватера от маяка Кери до острова Гогланд для противокатерной и противолодочной обороны 16 катеров типа «МО», временно вернув их с Ладожского озера; прикрыть флот на возможно большее расстояние истребителями.

В ответ на эту просьбу в тот же день было отдано распоряжение на время перехода кораблей снова подчинить командующему ВВС флота всю морскую авиацию, ранее приданную сухопутным войскам, временно передать Кронштадтской военно-морской базе восемь катеров типа «МО» из частей морской обороны Ленинграда и Озерного района. Но полностью осуществить все это не удалось: было слишком поздно, флот уже выходил в море.

Еще до получения приказа об эвакуации гарнизона Таллина штаб флота провел большую организационную работу. Для перевозки войск были подготовлены четыре конвоя. К 22 часам 27 августа они должны были сосредоточиться на Таллинском рейде между сетевым и боновым заграждениями.

Боевое ядро флота было разбито на три маневренных отряда: главные силы, отряд прикрытия и арьергард. Главные силы имели задачу охранять первый и второй конвои на самом опасном участке — от мыса Юминданина до острова Гогланд; отряд прикрытия должен был обеспечить безопасность плавания второго и третьего конвоев между островами Кери и Вайндло; арьергард — защищать с тыла третий и четвертый конвои. Подводные лодки «М-98» и «М-102» были высланы на позицию к югу от Хельсинки, на случай если вражеские корабли предпримут атаку с этого направления. Авиация должна была прикрывать силы флота к востоку от острова Гогланд.

Отход войск с рубежей обороны и посадку их на суда намечалось прикрыть массированным огнем корабельной артиллерии.

С рассветом конвои и отряды боевых кораблей должны были приступить к форсированию минного заграждения в районе острова Кери.

После полудня 27 августа войска, оборонявшие Таллин, по приказу командующего КБФ перешли в энергичную контратаку по всему периметру обороны и даже от-

теснили противника на несколько километров. Под прикрытием этой контратаки в 16 часов началась посадка войск на транспорты. Весь день фашисты вели сильный артиллерийский и минометный огонь по пунктам посадки и по Таллинскому рейду, но флот не понес никаких потерь, да и в войсках они были незначительны.

Нельзя не отметить, что этот успех был обеспечен также благодаря умелому использованию корабельной и береговой артиллерии. Командование 10-го стрелкового корпуса отмечало после окончания этой операции: «Исключительная настойчивость командиров штаба КБФ и личное руководство, помощь Военного совета КБФ помогли бесперебойно грузить войска и раненых; фактически в течение 6 часов была пропущена главная масса войск, без суматохи, организованно» [1].

Утром 28 августа корабли и суда вышли на рейд; началось заграждение гаваней Таллина и уничтожение наиболее важных объектов.

По плану конвои и отряды боевых кораблей должны были выйти в море еще ранее, в ночь на 28 августа. Но накануне вечером начался шторм. Семибалльный норд-ост задержал начало операции более чем на 12 часов: катера, тральщики и другие малые суда не могли идти в такую погоду. В результате минные заграждения пришлось форсировать ночью.

В 14 часов 28 августа начал движение первый конвой, через пятьдесят минут — второй, а за ним последовали и остальные. Около 16 часов покинул рейд отряд главных сил. К 22 часам боевые корабли и конвои вытянулись в одну линию длиной около пятнадцати миль. Впереди шел отряд главных сил во главе с крейсером «Киров». На нем находился Военный совет флота.

С момента выхода из Таллинского залива и вплоть до наступления темноты корабли и транспорты подвергались непрерывным атакам с воздуха. Затем были замечены плавающие мины.

Первые потери имели место вскоре после 18 часов, когда на мине подорвался и затонул транспорт «Элла». Через двадцать пять минут от попадания нескольких авиационных бомб затонул ледокол «Вальдемарс». В это же время самолеты атаковали транспорт «Вирония».

---

[1] Архив МО СССР, ф. ЛФ., д. 226, оп. 1221, л. 58.

Быстро надвигались сумерки. Силуэты концевых кораблей четко вырисовывались на фоне зарева пожаров, полыхавших в оставленном Таллине. Огромные столбы пламени и черного дыма, то тут, то там поднимавшиеся из воды к небу, возвещали о гибели транспортов и кораблей.

Но вот наступила темнота: смолк злобный вой фашистских самолетов. Однако на кораблях и после этого не могли вздохнуть спокойно. Теперь усилилась опасность, грозившая из воды: всплывшие на поверхность якорные мины трудно было различить в темноте среди множества обломков и разбитых шлюпок. Ночь на 29 августа, первая ночь перехода, оказалась для флота самой тяжелой.

Иногда корабли проходили вплотную между двумя минами, и их вручную отталкивали от борта. Тральщикам из-за частых взрывов мин приходилось то и дело восстанавливать тралы, и это задерживало движение отрядов боевых кораблей, шедших следом.

Вскоре в дополнение к минной опасности прибавились и другие — артиллерийский обстрел с мыса Юминда-нина и удары торпедных катеров из финских шхер. Катера атаковали крейсер «Киров» и другие корабли. Лидер «Минск», шедший под флагом начальника штаба флота контр-адмирала Ю. А. Пантелеева, отразил артиллерийским огнем две атаки торпедных катеров. Пушки крейсера «Киров» заставили замолчать вражескую батарею на мысе Юминда-нина. Но дальше идти в темноте было невозможно — боевые корабли и транспорты, с борта которых уже нельзя было рассмотреть плавающие мины, в том числе подсеченные впереди идущими тральщиками, то и дело подрывались. Потеря нескольких кораблей и судов заставила командующего флотом приказать всем встать на якорь до рассвета, несмотря на сильное желание использовать для движения ночь, когда нет опасности с воздуха.

С рассветом корабли и суда продолжили путь на восток. На последнем участке перехода флот отразил множество ударов с воздуха. Атаки вражеских самолетов следовали одна за другой.

Днем 29 августа отряд главных сил прибыл в Кронштадт. Этот день был особенно тяжелым для транспортов и вспомогательных судов, которые не имели сильной зенитной артиллерии и не могли идти со скоростью боевых кораблей. К тому же они не были прикрыты нашими

истребителями. Пользуясь этим, немецко-фашистская авиация преследовала их с утра до ночи.

Западный Гогландский плес был свидетелем героической борьбы советских людей за спасение своих судов. Так, учебный корабль «Ленинградсовет» выдержал более ста налетов бомбардировщиков. Транспорт «Казахстан» подвергался ожесточенным атакам самолетов в течение всего дня. На его борту находилось до 5000 человек, в том числе 356 раненых. Утром вблизи острова Вайндло при очередном вражеском налете одна из бомб попала в мостик, вывела из строя рулевое управление и машину. На «Казахстане» возник пожар. Несколько часов все, кто находился на судне, боролись с огнем. В это время вражеские самолеты продолжали атаки, сбрасывая бомбы и обстреливая из пулеметов транспорт и плававших в воде людей. Подошедшие тральщики подбирали тонущих. Транспорт тем временем сносило к острову Вайндло. Из высадившихся затем на берег двух тысяч трехсот бойцов и командиров был сформирован полк под командованием полковника Потемина. Он немедленно начал готовиться к обороне острова. Через несколько дней транспорт «Казахстан» пришел в Кронштадт. Полк, сформированный полковником Потеминым, был доставлен различными мелкими кораблями и катерами сначала на остров Гогланд, а затем в Кронштадт и принял в дальнейшем активное участие в обороне Ленинграда.

Так завершился редкий по трудности и опасности прорыв Краснознаменного Балтийского флота из Таллина. Личный состав флота и эвакуируемых войск проявил в этом переходе беспредельное мужество и храбрость. Героями были не одиночки, а сотни, тысячи матросов, солдат и командиров.

Задача, поставленная перед Краснознаменным Балтийским флотом, — прорваться в район Ленинграда — была решена. Боевое ядро флота удалось сохранить, оно сыграло затем выдающуюся роль в обороне города Ленина. Попытка врага уничтожить силами авиации основной костяк кораблей КБФ, связанных обороной конвоев в тесном и пересеченном островами районе моря, оказалась безуспешной. Из 195 кораблей, транспортных и вспомогательных судов 53 погибли на переходе. При этом ни один боевой корабль не был потоплен пикирующими бомбардировщиками, несмотря на их многочисленные атаки.

Но самой трагической потерей в Таллинском переходе была гибель людей. Транспорты и корабли приняли на борт 23 тысячи человек. Погибло более четырех тысяч, иначе говоря, погиб каждый пятый.

Впоследствии некоторые товарищи высказывали мнение, что Военный совет КБФ допустил ошибку, отказавшись использовать для прорыва южный фарватер из-за опасной близости побережья, занятого противником, имевшим там артиллерию. Сейчас можно только гадать, легче ли был бы прорыв южным фарватером.

Высказывалось немало и иных мнений.

Для меня бесспорно одно — то, что эвакуацию Таллина в целом следует признать успешной, хотя тогда и были допущены определенные промахи. И правильно поступил Главный морской штаб, который стремился не только проанализировать события, но и найти ошибки, чтобы их не повторили на других флотах. Не случайно в конце сентября, когда Ставка приняла решение об эвакуации Одессы, на Черноморский флот были даны подробные указания о том, чего следует избегать, памятуя опыт эвакуации Таллина.

Наши потери при прорыве КБФ из Таллина в Кронштадт могли быть значительно меньшими, имей мы не три с половиной десятка тральщиков, а минимум сотню. Но где их было взять?

Беда состояла не только в том, что до войны мы мало строили тральщиков. Одна из причин больших потерь заключалась в недостаточной сплаванности боевых кораблей с тральщиками, и особенно в отсутствии нужной сплаванности транспортов и вспомогательных кораблей. При переходе тесными, пересеченными районами в условиях большой минной опасности нам дорого обошлось то, что в мирное время мы мало отрабатывали сплаванность. Боевые корабли, сведенные в специальные отряды, имели задачу прикрыть транспорты от ударов торпедных катеров и подводных лодок. После того как был пройден Гогланд, они ушли вперед, а транспорты, не имевшие достаточных зенитных средств, оказались, по существу, без защиты от настойчивых и массированных налетов вражеской авиации. Тех же боевых кораблей, которые оставались в непосредственном охранении транспортов, оказалось слишком мало для отражения атак с воздуха.

Результат был бы, возможно, другой, если бы бо́льшая часть эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей охраняла транспорты по всему маршруту перехода. Но об этом легко рассуждать теперь.

И все же Краснознаменному Балтийскому флоту удалось в чрезвычайно трудных условиях вывести из осажденного Таллина в тыловые базы девять десятых боевых кораблей. Огромной заслугой команд кораблей, особенно тех, что составляли отряд прикрытия, является спасение людей с гибнувших судов. Благодаря их беспримерному героизму из семнадцати с лишним тысяч человек, находившихся на тонущих судах или уже в воде, более двенадцати тысяч человек удалось спасти и доставить в Кронштадт.

МООНЗУНД

Моонзундский архипелаг, расположенный у входа в Финский залив, имеет богатое прошлое. С тех пор, как на островах Эзель и Даго укрывались морские пираты, и вплоть до наших дней на Балтике не было ни одного крупного военно-политического события, в котором не сыграл бы своей роли этот архипелаг. На острова нападали датчане, затем рыцари Ливонского ордена и шведы после победы над Данией в XVII веке. Когда Петр I боролся со Швецией за выход к Балтийскому морю, он стремился привлечь на свою сторону эстов, населявших острова. Стратегически важный пункт часто оказывался в поле зрения воюющих сторон. Во время Крымской войны на архипелаг нападали англичане, в годы первой мировой войны — немцы.

Но перейдем к событиям лета 1941 года.

В один из последних дней июня И. В. Сталин спросил меня:

— Нельзя ли некоторое количество артиллерии с островов выделить для укрепления линии обороны на пути к Москве?

В то время еще никто не предвидел, какая трудная доля выпадет защитникам архипелага через два-три месяца и как им самим станут нужны пушки. Но и тогда было известно, сколь много значит Моонзундский архипелаг для обороны Ирбенского пролива, а также в случае попытки немецкого флота войти в Финский залив или высадить десант на самих островах. Поэтому я попросил не

ослаблять оборону островов, объяснив, как трудно перевозить тяжелые орудия береговой артиллерии. Сталин согласился с моими доводами. В те дни мы с тревогой смотрели на запад — в просторы Балтики, не предполагая, что главная угроза нависнет вскоре не с моря, а со стороны берега, прикрывать который должна островная база. Сил и средств едва хватало для обороны самого архипелага. Довольно мощная береговая артиллерия острова не была подкреплена нужным количеством войск для обороны побережья, имеющего большую протяженность.

Побывав в 1940 году на островах, когда там форсированным темпом строились береговые батареи и аэродромы, я невольно сравнил схему обороны архипелага времен первой мировой войны с той, которую создавали в наше время. Большой разницы не было. На полуострове Сырве (Сворбе), на острове Сарема вместо 305-миллиметровых орудий устанавливали пока 180-миллиметровую башенную батарею и несколько 130-миллиметровых открытых батарей.

Осмотр укреплений мы не случайно начали с полуострова Сырве: прикрытие Ирбенского пролива являлось задачей первостепенной важности. Затем проехали по местам возможной высадки вражеских десантов — к бухте Лыу и вдоль западного берега острова на север, переправились на остров Хиума и особенно тщательно осмотрели его северную оконечность. Когда-то там стояли 305-миллиметровые орудия для прикрытия входа в Финский залив. Теперь хотелось установить более мощные, так как в наших руках был не Порккала-Удд, как в давние времена, а полуостров Ханко (Финский залив в этой его части значительно шире). Желание поскорее установить несколько батарей, хотя бы среднего калибра, привело нас к решению строить временно некоторые из них на деревянных основаниях (Муху, Абруки).

Перед войной, в начале лета 1941 года, руководство Наркомата ВМФ, обеспокоенное тем, что силы Моонзундского гарнизона недостаточны для обороны островов, добивалось увеличения численности этого гарнизона. Но немало времени было потеряно из-за споров, кому подчинить войска, если они будут выделены. Прибалтийский военный округ не хотел выделять крупные части и подчинять их флотскому начальнику. Когда началась война, начальник Генерального штаба генерал армии Г. К. Жуков

23 июня подписал директиву Военному совету КБФ: «Ответственность за сухопутную оборону островов возлагается: Сарема (Эзель) — на Прибалтийский военный округ и Хиума (Даго) — на Ленинградский. Командуют обороной на островах сухопутные командиры. Береговая оборона остается за командованием КБФ, которое ставит ей задачи».

Получив для сведения копию этой телеграммы, я был искренне огорчен. До войны Наркомат Военно-Морского Флота настойчиво требовал от командования береговой обороны, чтобы оно было готово командовать различными родами войск и полностью отвечать за оборону островов. Однако согласно телеграмме сухопутные части оставались в подчинении военных округов. Кроме того, войска на двух находившихся рядом островах, имевшие одну оперативную задачу, подчинялись разным округам.

Правда, ход событий вскоре заставил подчинить все войска коменданту островного района генерал-майору береговой службы А. Б. Елисееву, но затяжка с решением этого вопроса отрицательно повлияла на дело. Флотское командование смогло по-настоящему взяться за организацию противодесантной и сухопутной обороны лишь тогда, когда враг уже занял Либаву и Ригу.

На островах спешно достраивали батареи и оборудовали противодесантные позиции. Благодаря самоотверженному труду воинов гарнизона к началу сентября было сооружено более двухсот пятидесяти дотов и дзотов, установлено около двадцати четырех тысяч мин и фугасов, возведено более ста сорока километров проволочных заграждений. И все же этого было недостаточно для долговременной и стойкой обороны. К тому же оборонительные сооружения были разбросаны по всему побережью и не создавали единой системы.

Перед началом боев за острова гарнизон их состоял из частей армии и флота общей численностью 23 668 человека. Защитники островов располагали 142 орудиями береговой, полевой и зенитной артиллерии, 60 минометами, 795 пулеметами. Для отражения десанта имелось восемь торпедных катеров и двенадцать самолетов-истребителей.

Учитывая большую площадь островов и протяженность их побережья, следует признать, что недоставало и

людей и боевой техники. Малочисленность кораблей и авиации, отсутствие подвижных частей (танковых и артиллерийских) также сильно затрудняли оборону. К тому же после оставления Таллина Моонзунд и полуостров Ханко могли рассчитывать только на свои силы при полном прекращении снабжения из Кронштадта.

Несмотря на все эти трудности, защитники Моонзундских островов были полны решимости сражаться за каждую пядь земли, отвлечь на себя как можно больше вражеских сил и тем помочь войскам Ленинградского фронта.

Через месяц после начала войны, когда противник, наступая на Таллин, продвинулся вдоль материкового берега к Виртсу, возникла угроза для островов с суши. Тогда коменданту островного района А. Б. Елисееву и командиру отряда легких сил контр-адмиралу В. П. Дрозду Военсоветом флота была поставлена задача спешно организовать десант хотя бы из трехсот человек, высадить его в Виртсу и отбросить противника к Пярну.

Эту задачу они выполнили отлично. После десанта в Виртсу противник почти два месяца не предпринимал попыток для захвата Моонзундских островов. Но едва последние наши корабли покинули Таллин, как немецкое командование начало спешно готовиться к захвату островов. Оно выделило крупные силы: две пехотные дивизии, два саперных и один понтонный полк, финский батальон, артиллерийскую группу поддержки, шестьдесят самолетов, флотилию миноносцев, две флотилии торпедных катеров и две — тральщиков, флотилию охотников за подводными лодками, семь плавучих батарей и до трехсот пятидесяти единиц различных плавсредств для высадки десантов.

Утром 7 сентября после продолжительного артиллерийского обстрела немецкие войска высадились на острове Вормси (Вормс). Гарнизон, состоявший из двух неполных рот, сражался мужественно. Десант в бухте Свибю был сброшен в море. Однако в других пунктах противнику удалось закрепиться. Защитники острова, понеся большие потери, сражались до последней возможности. Остатки героического гарнизона отошли на остров Хиума.

В течение 9 и 10 сентября немецкая артиллерия и авиация наносили удары по оборонительным сооружениям на острове Муху, выпустив за это время до пятнадцати тысяч снарядов и сбросив около трех тысяч бомб. 11 сен-

тября к бухте Лыу подошло крупное соединение немецких кораблей и десантных судов с войсками. Однако наши торпедные катера под командованием капитан-лейтенанта С. А. Осипова, береговая артиллерия и самолеты-истребители заставили гитлеровцев поспешно покинуть район бухты Лыу. Замысел немецкого командования — расчленить силы нашей обороны — был сорван.

Утром 14 сентября вражеские войска высадились на Муху в двух местах — у Куйвасту и Каластэ. Гарнизон, состоявший из одного стрелкового батальона и двух неполных инженерно-строительных рот, оказал противнику упорное сопротивление, десант у Каластэ был почти полностью уничтожен. Однако силы были слишком не равны. У Куйвасту враг закрепился и, перебросив сюда в течение дня более четырех батальонов, перешел в наступление.

Утром того же дня гитлеровцы предприняли демонстрацию высадки десанта на Сарему в бухте Кейгуста, на юго-восточном побережье острова. Целью гитлеровцев было отвлечь внимание нашего командования от главного направления удара, не дать подтянуть подкрепления с Сарема на Муху.

Одновременно с демонстрацией высадки морского десанта немцы сбросили воздушный десант (125 человек) в тыл нашей береговой батареи на полуострове Кюбоссар, которая особенно досаждала захватчикам. Десант был вскоре полностью уничтожен нашими артиллеристами. В дальнейшем, когда враг вторгся на остров Сарема, воины этой батареи вновь показали образцы отваги и героизма. Оказавшись в полном окружении, они дрались до последнего снаряда, а затем, приведя в негодность орудия, с боем вырвались из окружения.

Это была поистине батарея отважных. Здесь были героями все — и командиры и рядовые бойцы.

Гарнизон Муху отстаивал буквально каждую пядь земли. На помощь ему с Сарема подоспел отряд добровольцев. Отряд защищал дамбу, ведущую на Эзель, и дрался до последнего патрона.

Трое суток на острове продолжались тяжелые, непрерывные бои. Оборонявшиеся несли большие потери, 17 сентября они отошли на Сарема по Ориссарской дамбе, взорвав ее за собой.

Шесть дней длилась упорная борьба на разных рубежах обороны острова. Непрерывные бои с превосходящими силами противника значительно ослабили наши войска. 23 сентября они отошли на рубеж Сальме — Мельдри у полуострова Сырве.

Этот рубеж наши войска удерживали до 30 сентября. Враг бросал в атаки крупные силы наземных войск и авиации. 27 и 29 сентября он даже привлек силы флота — вспомогательные крейсеры и миноносцы, но не помог и артиллерийский огонь кораблей. Ответные залпы наших береговых батарей под командованием капитанов А. М. Стебеля (мыс Церель) и Г. А. Карпенко (мыс Рахусте) и атаки торпедных катеров принудили немецкие корабли отойти на запад. 27 сентября торпедные катера лейтенанта В. П. Гуманенко повредили вражеский миноносец.

К этому времени в рядах защитников полуострова осталось всего около 1500 человек, к концу подходили боеприпасы. Оборудованных рубежей обороны, на которые можно было бы отойти, больше не осталось. Поэтому командование Балтийского оборонительного района в соответствии с указанием Военного совета флота приняло решение оставить полуостров Сырве, а его защитников перебросить на торпедных катерах и мотоботах на остров Хиума.

Но всех переправить не удалось. Плавсредства, высланные с Хиумы, из-за штормовой погоды и сильного противодействия врага не смогли дойти до Сырве.

4 октября в Москве была принята с Сарема радиограмма открытым текстом: «Радиовахту закрываю, иду в бой, в последний бой». На вопрос, каково положение на острове, последовало: «Прощайте, прощайте...» В 16 часов 10 минут связь с героическими защитниками Сарема прервалась.

Уже в ходе боев за Муху и Сарема противник развернул подготовку к захвату острова Хиума.

Немногочисленный его гарнизон под командованием полковника А. С. Константинова и полкового комиссара М. С. Биленко делал все, чтобы укрепить оборону. Были построены новые сооружения. Однако сил и средств у оборонявшихся было явно недостаточно. Береговая батарея № 44 (мыс Тоффри) под командованием старшего лейтенанта М. А. Катаева первая оказалась окруженной

вражеским десантом. Она вела бой в окружении целый день. Были израсходованы почти все снаряды. С наступлением темноты, взорвав орудия, артиллеристы во главе со своим отважным командиром гранатами расчистили себе путь на север. В артиллерийском погребе, где находился остаток боеприпасов, добровольно остался раненый сержант комсомолец Е. Ф. Попов. Когда гитлеровцы вошли на батарею, Попов закрыл за собой люк и взорвал погреб.

Вырвавшись из вражеского кольца, артиллеристы вышли в район Тахкуна, куда отходили наши части, и приняли участие в новых боях.

Не меньшее мужество и стойкость защитники острова Хиума проявили в боях у Кейна и Немба. Только на четвертые сутки они отошли к мысу Тахкуна.

18 октября было получено приказание эвакуировать личный состав гарнизона на Ханко и остров Осмуссар. Вечером 19 октября эвакуация началась. До 22 октября было вывезено 570 человек. Оставшаяся на острове часть гарнизона продолжала отважно сражаться и должна была эвакуироваться на Осмуссар на катерах, присланных с Ханко. Однако вышедшие оттуда 22 октября катера не смогли прорваться.

Советские воины, оставшиеся на Хиума, бились до конца. Об этом красноречиво свидетельствует письмо-клятва группы последних защитников острова, найденное уже после войны, в 1949 году. В письме, которое по поручению товарищей подписали Курочкин, Орлов и Конкин, говорилось, что советские моряки лучше погибнут до единого, чем сдадут остров.

Итак, полтора месяца сравнительно небольшой гарнизон Моонзундских островов сражался в глубоком тылу врага. В самые напряженные дни обороны Ленинграда он отвлек на себя две вражеские дивизии с частями усиления (свыше 50 тысяч человек), а также значительные силы авиации и флота гитлеровцев.

Борьба за Моонзундский архипелаг являлась фактически борьбой за обеспечение нашего фланга фронта, упиравшегося в Балтийское море. Главный морской штаб отлично понимал это. Точка зрения ГМШ: стараться удерживать такие фланговые участки, как Моонзунд, «до последней крайности» — была мне известна, и я полностью разделял ее. Все мы понимали, что подобные действия

сопряжены с риском для гарнизонов, но интересы общей борьбы с врагом приходилось ставить превыше всего.

Моонзунд и Ханко оказались в опасном положении в первые недели войны. Предвидя дальнейшие осложнения, я уже 29 июня отдал приказание Военсовету КБФ: «Эзель и Даго оборонять при всех условиях обстановки на сухопутном фронте». Чуть позднее, когда угроза стала еще более реальной, пришлось послать радиограмму, подтверждавшую приказание оборонять до конца Ханко, острова Эзель, Даго и район Таллина.

Подобные приказы, естественно, накладывали на Наркомат ВМФ и ГМШ большую моральную ответственность в смысле своевременной отдачи распоряжения об эвакуации. Я уже писал, как это случилось с Таллином. Теперь хочу привести еще одну телеграмму. Когда в октябре защитники Моонзунда напрягали последние силы, пришлось дать указание Военсовету КБФ: «Проработать вопрос эвакуации гарнизона Даго на Ханко». Не везде, к сожалению, удавалось до конца контролировать положение, но мы настойчиво стремились к этому.

ХАНКО

В 1940 году в соответствии со статьей четвертой мирного договора с Финляндией были арендованы на тридцать лет полуостров Ханко и около четырехсот разной величины островов вокруг него для создания военно-морской базы.

В книге «Накануне» я уже писал, как энергично укрепляли Ханко командиры военно-морской базы А. Б. Елисеев и С. И. Кабанов. Еще до войны велись работы по артиллерийскому вооружению полуострова и некоторых прилегающих к нему островов. Четырехкилометровый перешеек на границе с Финляндией был перекопан противотанковым рвом, недоступным для танков того времени. Полосу сухопутной обороны глубиной до двух с половиной километров удалось насытить дотами, дзотами и разного рода заграждениями. За этой полосой шла линия долговременных фортификационных сооружений.

Основным недостатком базы, с точки зрения обороны, была незначительность ее территории — всего 115 квадратных километров. Скученность всех объектов делала их

очень уязвимыми в случае военных действий. Финская артиллерия могла простреливать почти всю территорию базы. Особенно опасной, как выяснилось потом, оказалась северная, «нависающая» над базой часть шхерного района. Финское командование, передавая нам по договору полуостров Ханко и острова Выборгского залива, сняло с них батареи береговой артиллерии и установило их на островах севернее базы. С. И. Кабанов отмечал потом, что «получилось как бы артиллерийское окружение базы». Но это стало очевидно, только когда заговорили пушки.

Гарнизон Ханко к началу войны насчитывал двадцать пять тысяч человек. Корабельные силы были представлены бригадой подводных лодок, бригадой торпедных катеров и отрядом сторожевых катеров охраны водного района. Воздушные силы — одним истребительным авиаполком. Но к началу войны немалая часть этих сил оказалась за пределами базы — проходила боевую подготовку в районе Риги и Таллина.

Оборона базы с суши и противодесантная оборона лежала на 8-й отдельной стрелковой бригаде (два стрелковых и один артиллерийский полк, танковый батальон и специальные подразделения) под командованием полковника Н. П. Симоняка.

С. И. Кабанов вступил в командование базой 13 мая 1941 года, то есть за месяц с небольшим до войны. Несмотря на это, он успел многое сделать для подготовки базы к упорной обороне. Заместителем его по политической части был бригадный комиссар А. Л. Расскин, начальником штаба базы — капитан 2 ранга П. Г. Максимов, начальником политотдела — капитан 1 ранга П. И. Власов, комендантом береговой обороны — генерал-майор И. Н. Дмитриев.

Несмотря на мирный договор, заключенный с Финляндией в марте 1940 года, мы не обольщали себя надеждой, что финляндское правительство Рюти в случае войны не станет сателлитом фашистской Германии. Еще до нападения немцев это правительство открыто вело дело к войне.

Об обстановке на Ханко накануне и в первые дни войны Сергей Иванович Кабанов рассказывал мне следующее:

«Поздно вечером 19 июня через границу в Ханко прибыл советский полпред в Финляндии С. И. Зотов. Он сообщил, что надо ожидать начала войны с Германией и Финляндией и что две гитлеровские дивизии уже разгружаются в порту Турку.

Без объявления тревоги я распорядился поднять 335-й стрелковый полк и один дивизион 343-го артиллерийского полка и этими частями до рассвета без шума занять боевой участок и огневые позиции на рубеже сухопутной обороны. В течение 20-го и в ночь на 21 июня все силы базы по приказу Военного совета были приведены в полную боевую готовность.

20 июня в Ханко прибыл из Ленинграда дизель-электроход «Иосиф Сталин», который по расписанию должен был в тот же день уйти обратным рейсом. Сложность обстановки заставила задержать дизель-электроход. В первый день войны с Германией на нем было эвакуировано из Ханко в Таллин около шести тысяч женщин и детей.

В тот же день, в 18 часов, фашистская авиация совершила бомбардировочный налет на Ханко. Зенитная артиллерия базы открыла огонь. Несмотря на то что все силы и средства обороны были приведены в боевую готовность, налет оказался в какой-то мере внезапным. Необходимо было спешно перестроиться на военный лад. Люди должны были осознать, что мирная жизнь кончилась, что это не учения, не маневры, а война. Форсированно строили новые укрепления, укрытия для машин, танков. Настроение бойцов и командиров было приподнятым. Уныния не чувствовалось.

Вечером 22 июня финны, пропустив через границу пустой пассажирский поезд из Ленинграда, стали разбирать на своей территории рельсы, прервав таким образом сообщение Ханко с Ленинградом. Вместо молока, которое каждый день нам продавали по торговому договору, два финских сержанта передали пустые бидоны, сердито заявив, что «молока больше не будет». Это мелочь, но она была характерна. Потом на границе установилась тишина.

Наша воздушная разведка все время обнаруживала корабли гитлеровцев в шхерах Турку. На финских островах в районе Ханко было замечено скопление войск, а также катеров и шлюпок, собранных, очевидно, для высадки десанта».

Так, по рассказу командира базы, развивались события. Было много и других факторов, свидетельствовавших, что Финляндия готовится к войне с нами.

Тогдашнее правительство Рюти еще за несколько месяцев до войны СССР с Германией предоставило немцам свои порты, территорию и аэродромы и подписалось под планами совместных действий против Советского Союза.

23 июня немецкая авиация с финских аэродромов совершила новый налет на Ханко.

В полдень 26 июня со стороны финнов не менее десяти—двенадцати батарей среднего и крупного калибра обрушили огонь на центральную часть города Ханко.

Нашему гарнизону пришлось вступить в бой. Началась героическая оборона полуострова.

На рассвете 1 июля был нанесен удар по нашей обороне на правом фланге, юго-восточнее железнодорожной станции Лаппвик. Часть солдат напавшей стороны была одета в красноармейскую форму. Одновременно финны попытались высадить десант на острове Крокан.

Стрелковый полк под командованием полковника Н. К. Никанорова энергично отбил атаку. Враг не смог прорвать заграждения перед первой траншеей. Огонь, умело и вовремя открытый всеми батареями 343-го артиллерийского полка под командованием майора Морозова, сделал свое дело. В плен попали три вражеских солдата. Они были взяты красноармейцем Петром Сокуром, который за подвиг в этом бою был удостоен звания Героя Советского Союза.

7 июля противник атаковал вторично. Его танки преодолели проволочное заграждение, но пехота была остановлена и отсечена от них. Атака захлебнулась. Так повторялось еще несколько раз до конца августа. Видя бесплодность своих атак, финны на этом участке вынуждены были перейти к обороне.

Но враг угрожал не только с материка, но и с островов. В июле наша разведка обнаружила, что финны сосредоточивают десантные средства и силы для захвата острова Хесте, на котором находилась наша 130-миллиметровая батарея. Если бы это им удалось, они могли выйти во фланг и тыл нашей обороны на перешейке полуострова.

Находившийся в то время на Ханко командующий флотом В. Ф. Трибуц приказал командиру базы очистить от противника ближайшие к Хесте острова. Комендант

береговой обороны генерал-майор И. Н. Дмитриев сформировал отряд из 250 добровольцев под командованием майора А. Н. Кузьмина. 17 июля отряд был высажен на острова Лонгхольм, Вранхольм и Грислом и после упорного боя принудил финнов покинуть их. При этом противник потерял около девяноста человек убитыми, семеро были взяты в плен.

Лишившись этих островов, финны значительно усилили свои части на нашей восточной границе. С 10 по 27 июля десанты ханковцев при поддержке авиации, береговой артиллерии и сторожевых катеров заняли более десяти малых островов к северу и востоку от полуострова Ханко. В боях за острова особо отличился отряд капитана Б. М. Гранина, воспитанника Военно-морского училища береговой обороны имени ЛКСМУ.

27 июля командир базы Ханко получил телеграмму главного командования Северо-Западного направления, в которой давалась высокая оценка боевым действиям ханковцев.

Борьба за расширение операционной зоны базы Ханко становилась все более ожесточенной. В августе наши десанты заняли еще несколько мелких островов.

После этих неудач финны решили усилить удары по базе. Почти ежедневно они обстреливали ее из орудий и минометов. Против Ханко действовали броненосцы «Вяйнемайнен» и «Ильмаринен». 2 июля один из них вел огонь из 254-миллиметровых орудий по порту и городу Ханко. Возникли пожары, и были разрушены жилые дома. 4 июля обстрел был повторен. 12 июля броненосцы вели огонь по нашим батареям на острове Руссаре и полуострове Ускаланне.

В сентябре наши катера поставили мины в узких местах фарватера у острова Эре. 18 сентября броненосец «Ильмаринен» на этих минах подорвался и затонул. После этого финские корабли прекратили обстрел Ханко.

Гарнизон базы продолжал геройски сражаться.

Особую доблесть проявили летчики 13-го авиационного истребительного полка майора Ильина. Во взаимодействии с зенитной артиллерией они сбили в небе над Ханко пятьдесят три вражеских самолета. В сложных условиях летчики успешно прикрывали вход и выход из порта кораблей и судов, боевые порядки обороняющихся войск, вели воздушную разведку и корректировали огонь артилле-

рии, наносили бомбоштурмовые удары по расположению противника, поддерживали десантные отряды. Лейтенанты А. К. Антоненко и П. А. Бринько, первыми на Балтике сбившие самолеты противника, были удостоены звания Героя Советского Союза. Летчики Л. Г. Белоусов, Ю. А. Байсултанов, М. Я. Васильев, Д. М. Татаренко, Г. Д. Цоколаев, Е. Т. Цыганов позднее также стали Героями Советского Союза.

Большой вклад в оборону Ханко внесли бойцы охраны водного района под командованием волевого и инициативного капитана 2 ранга М. Н. Полегаева.

В ночь на 28 августа с Ханко просматривалось зарево над Таллином. Но ханковцы с прежней твердостью стояли на своих боевых постах.

После захвата Таллина немцами финская пропаганда всячески запугивала защитников Ханко, старалась склонить их к капитуляции. В октябре финны передали по радио обращение маршала Маннергейма к осажденному гарнизону. Ханковцы ответили в духе знаменитого письма запорожцев турецкому султану.

К этому времени относится мой доклад в Ставке о тяжелом положении островов Эзель и Даго и полуострова Ханко в связи с вынужденной эвакуацией Таллина. Обстановка заставляла полагать, что после захвата Таллина противник двинется на острова. Поскольку численность их защитников была невелика, только отдельные участки обороны можно будет удержать какое-то время. В случае критического положения гарнизону едва ли удастся организованно эвакуироваться в Кронштадт. С Даго можно рассчитывать перебраться на Ханко. Фактически впоследствии так оно и вышло. Но и Ханко в данном случае терял свое значение, поскольку вся система обороны Ханко — Моонзундский архипелаг рушилась после оставления Таллина. Правда, у Ханко оставался еще один боевой сосед — гарнизон маленького острова Осмуссар. Этот остров был хорошо вооружен. На нем стояли две береговые батареи (180- и 130-миллиметровые) и 76-миллиметровая зенитная батарея. Его малочисленный гарнизон стойко оборонялся. На рассвете 3 ноября на Осмуссар прибыли на шлюпке три немецких парламентера. Они привезли ультиматум гитлеровского командования, требовавший прекратить сопротивление, сложить оружие и в 12 часов следующего дня построиться на площадке у

церквушки в южной части острова. В знак принятия ультиматума предлагалось поднять на колокольне белый флаг.

Точно в назначенное время — в 12 часов 4 ноября — на колокольне взвился не белый, а красный флаг. Одновременно все батареи острова открыли огонь по местам вероятного сосредоточения вражеских частей, подготовленных для захвата острова. Так ответили советские воины на фашистский ультиматум.

«На суровом скалистом полуострове, в устье Финского залива, стоит несокрушимая крепость Балтики — Красный Гангут. Пятый месяц мы защищаем ее от фашистских орд, не отступая ни на шаг, — писали ханковцы в ответ на письмо москвичей в начале ноября. — Здесь, на неуютной каменистой земле, мы, граждане великого Советского Союза, не испытываем одиночества. Мы знаем, что Родина с нами, Родина в нашей крови, в наших сердцах... Мы научились презирать опасность и смерть. Каждый из нас твердо решил: я должен или победить или умереть. Нет мне жизни без победы! «Победа или смерть!» — таков наш лозунг. И мы твердо знаем, конечная победа будет за нами».

6 ноября противник открыл по острову шквальный огонь, а 9 ноября попытался высадить десант. Однако подошедшая группа мотоботов, катеров и шхун с десантом была уничтожена защитниками острова. На другой день враг повторил попытку более крупными силами и был отбит с еще большими для него потерями. Получив хороший урок, гитлеровцы временно перестали подходить к Осмуссару.

Но обстановка на Ханко становилась все напряженнее. После оставления Таллина и Моонзундских островов Ханко оказался в глубоком тылу врага. Снабжение его в зимних условиях до чрезвычайности осложнилось. К тому же необходимо было сосредоточить наибольшие силы для обороны Ленинграда. Взвесив все это, Ставка Верховного Главнокомандования решила эвакуировать военно-морскую базу Ханко.

Операция по эвакуации Ханко, находящегося в 220 милях от Кронштадта и окруженного со всех сторон вражескими силами, была делом очень сложным.

Выполнение ее легло на плечи командующего эскадрой контр-адмирала В. П. Дрозда. Зная его отвагу и вы-

сокие командирские качества, я не предложил бы никого иного. Поэтому, когда узнал о кандидатуре Дрозда, немедленно и без колебаний одобрил ее.

В ноябре 1942 года, в блокированном Ленинграде, Валентин Петрович подробно рассказывал мне о трудностях каждого похода кораблей на Ханко.

Финский залив был буквально засыпан минами. Не удивительно, что при эвакуации мы несли немалые потери. Но все же из двадцати семи тысяч человек более двадцати двух тысяч были доставлены ко 2 декабря 1941 года в Кронштадт и приняли участие в обороне Ленинграда. Командир базы Ханко генерал-лейтенант С. И. Кабанов в тяжелые для города-героя дни был назначен командующим войсками внутренней обороны Ленинграда.

Эвакуация Ханко была нашей последней крупной операцией на Балтийском морском театре в 1941 году. В то время, когда она проводилась, фланги сухопутной армии упирались в ораниенбаумский плацдарм на южном берегу Финского залива и в район Сестрорецка — на северном. В этой обстановке для Балтийского флота не было более насущной задачи, чем помощь Ленинграду артиллерией своих кораблей, посылкой на фронт морских стрелковых бригад, перевозками через Ладожское озеро. Скованный льдами Финский залив превращался в своего рода сухопутный фронт, откуда в любой момент следовало ожидать нападения.

Уже позднее, когда на все события можно было взглянуть ретроспективно и анализировать их на основании проверенных фактов, представилась возможность дать ответы на многие вопросы. Правильно ли было поручать руководство обороной Таллина Военному совету КБФ, запретив ему перенести флагманский командный пункт в Лужскую губу? Нужно ли было эвакуировать Ханко? Зачем было приказано Военному совету КБФ эвакуировать острова восточной части Финского залива — Гогланд, Большой и Малый Тютерс, Бьерке, расположенные недалеко от Кронштадта?

Задумываясь над этим сегодня, я прихожу к выводу, что решения, принятые Ставкой Верховного Главнокомандования об обороне Таллина и оставлении Ханко, были правильными.

Я уже писал, что в тяжелые августовские дни пребывание Военного совета флота в Таллине способствовало

большей устойчивости линий обороны не только вокруг Таллина, но и на Моонзунде и на Ханко.

Эвакуация Ханко была произведена своевременно. Мне помнится беспокойство Ставки о ходе эвакуации, опасения, как бы морозы не осложнили дела. Напомню, что более двадцати двух тысяч защитников Ханко были благополучно доставлены в Кронштадт и участвовали в обороне Ленинграда. А оставаясь на Ханко, они не только не помогли бы городу-герою, но и сами нуждались бы в помощи боеприпасами и продовольствием. Из дальнейшего развития боевых действий на северо-западном участке советско-германского фронта очевидно, что гарнизон Ханко влиять на их ход не мог.

Если тебе, дорогой читатель, приведется быть в Ленинграде, загляни на улицу Пестеля. Там установлена скромная мраморная доска, увековечившая беспримерную борьбу моряков, оборонявших Ханко в самые трудные месяцы осени 1941 года. «Слава мужественным защитникам полуострова Ханко» — высечено на мраморе. Эта мемориальная доска не случайно находится рядом с церковью святого Пантелеймона, воздвигнутой в честь Гангутского сражения 1714 года, когда морские пехотинцы Петра I атаковали шведские корабли. Об этом сражении не раз вспоминали наши советские воины в трудные минуты 1941 года...

Иногда задают и такой вопрос: не лучше ли было оставить Моонзундский архипелаг в самом начале войны с тем, чтобы его гарнизоном пополнить ряды защитников Таллина?

По-моему, это было бы ошибкой. Основная мощь Моонзунда заключалась в стационарных батареях. Они делали прочной оборону на каждом рубеже. Не будь этого, около трех дивизий немцев, брошенных на захват архипелага, были бы под Ленинградом в самый критический период борьбы за город. Сравнительно небольшой гарнизон островов при его слабом вооружении не оказал бы Таллину большей помощи, чем та, которую он получил благодаря борьбе советских моряков на самом Моонзунде и высадке десанта на материк.

Но больше всего, пожалуй, было высказано сомнений в правильности решения об эвакуации островов в восточной части Финского залива.

Эти острова были оставлены по решению главнокомандования Северо-Западного направления, о котором знал тогда и я. Происходило это в трудные для нас дни, когда враг рвался к Москве и Ленинграду, когда у нас не хватало сил и оружия. В такой обстановке Военный совет КБФ 27 октября утвердил план эвакуации островов Гогланд, Бьерке и других. Всего в октябре и ноябре было эвакуировано около десяти тысяч человек, вывезено пятьдесят пять орудий, двести семьдесят пять пулеметов, около восьми тысяч винтовок и много другого имущества. Когда обстановка несколько стабилизировалась, были предприняты попытки вернуть Гогланд — он был очень нужен для предстоящих операций наших подводных сил, и в этом смысле оставление островов следует признать необоснованным и неправильным. Но осенью 1941 года все мысли были сосредоточены на главном — на обороне Ленинграда. И чтобы судить об этом решении объективно, нужно вспомнить критическую обстановку под Ленинградом в сентябре—октябре 1941 года. В новой же обстановке требовались и другие решения. И они были приняты.

ТРУДНАЯ ОСЕНЬ

В середине августа я попросил разрешения выехать в Ленинград и уже совсем было собрался, как события на Черном море (наступление немцев на Одессу) заставили отложить поездку. В конце августа меня вызвали по какому-то вопросу в Ставку Верховного Главнокомандования, и я напомнил о своем намерении выехать на Балтийский флот. Согласие снова было дано, и я тут же, из Ставки, распорядился по телефону подготовить к утру самолет. Однако в ходе обсуждения положения под Ленинградом в ГКО и Ставке туда командировали В. М. Молотова, А. Н. Косыгина и Н. Н. Воронова. В связи с этим изменился и мой маршрут. Вместо прямого перелета в Ленинград было решено всем вместе лететь самолетом до Череповца, а затем пересесть на специальный поезд.

Путь по воздуху 29 августа 1941 года мы проделали благополучно. Но, добравшись уже в сумерках поездом до станции Мга, вынуждены были неожиданно остановиться у семафора: станцию бомбили немецкие самолеты. Ждать до рассвета было рискованно, а поврежденные бомбами железнодорожные пути не позволяли пока двигать-

ся дальше. Однако выход был найден. Оставив вагоны и перейдя пешком через разрушенный участок дороги, мы пересели на дрезину, которая двинулась навстречу бронепоезду, высланному из Ленинграда К. Е. Ворошиловым.

Через несколько дней, уже в Ленинграде, нам стало известно, что немцы заняли Мгу. Нетрудно представить, в какое положение попали бы мы все, если бы задержались там. Этот случай говорит о том, что в те дни еще не была налажена четкая и своевременная информация об обстановке на фронте даже в тех случаях, когда это было крайне важно.

В Ленинграде нас встретили К. Е. Ворошилов и А. А. Жданов. Оба были чрезвычайно озабочены: противник яростно рвался к Ладожскому озеру, чтобы замкнуть кольцо блокады.

Меня беспокоило, как прошла уже в основном закончившаяся в те дни эвакуация Таллина. Встретивший меня в Ленинграде командующий Балтийским флотом В. Ф. Трибуц доложил, что наши потери довольно велики.

Нужно было ехать в Кронштадт, куда подходили корабли из Таллина, но в первый день пребывания в Ленинграде я был связан поручениями представителей Ставки и отложил поездку на сутки. Вечером в номере гостиницы «Европейская» у нас с Н. Н. Вороновым был обстоятельный разговор. Он рассказал мне о положении на фронтах, я ему — о трудном прорыве флота из Таллина. Мы оба старались подбодрить друг друга, но в душе по-прежнему оставалась тревога.

На следующий день на совещании у К. Е. Ворошилова рассматривалось положение на фронте. Обсуждаемые вопросы почти не касались флота, и выяснилось, что я могу ехать в Кронштадт.

Перед поездкой решил побывать на крейсере «Максим Горький», стоявшем в ковше торгового порта (крейсер только что вышел из ремонта после подрыва на мине на второй день войны). Встретил меня А. Н. Петров — командир корабля и мой старый товарищ по совместной службе на Черном море. «Максим Горький» был еще не готов к выходу в море, но его орудия уже могли стрелять по береговым целям. Все люди на корабле горели желанием активно участвовать в обороне города Ленина. Часть команды могла пойти на фронт. Однако морякам недоставало стрелкового оружия: во время ремонта оно было

передано ленинградскому народному ополчению. По той же причине задерживалась отправка моряков в сухопутные части с других кораблей. Чтобы как-то выйти из положения, командиры кораблей прибегали иногда к кустарному изготовлению холодного оружия — ножей, кинжалов, сабель. Я постарался уверить А. Н. Петрова, что у него до этого не дойдет, хотя и сам сомневался в возможности помочь ему.

Позже Балтийскому флоту пришлось сформировать семь морских стрелковых бригад и много различных подразделений морской пехоты. Общая численность моряков-балтийцев, действовавших на суше (включая и морскую бригаду, переданную Карельскому фронту), превышала 125 тысяч человек. Воевали они отлично. Особенно прославились 1, 2 и 3-я бригады, которые действовали на направлении Нарва—Кингисепп—Луга, Котлы—Копорье и на Карельском перешейке. В тот день, когда я посетил крейсер «Максим Горький», никто еще не думал, что придется послать на фронт так много моряков. Но угроза Ленинграду с суши нарастала и требовала мобилизации всех сил.

30 августа утром я выехал через Ораниенбаум в Кронштадт. Из Ораниенбаума мы вышли на катере. Кронштадт выглядел мрачным, но таким же близким и родным для каждого моряка, как и прежде. При подходе катера к Петровской гавани в глаза бросилось необычно оживленное движение различных катеров и буксиров. На рейде стоял линкор «Октябрьская революция», которым командовал контр-адмирал М. З. Москаленко, хорошо знакомый мне еще по тем годам, когда мы оба командовали крейсерами на Черном море.

Внутри Петровской гавани кормой к стенке стоял другой линкор — «Марат».

В Кронштадте я увидел команды кораблей, подорвавшихся на минах во время прорыва из Таллина. Моряки ждали нового назначения. Это было орлиное племя матросов, сыны народа, воспитанные партией, способные пережить все невзгоды, а если нужно, то и отдать свою жизнь. Но в тот день настроение у них было подавленное.

Командование флота подробно доложило мне об эвакуации Таллина и прорыве флота в Кронштадт. Из этого доклада явствовало, что даже в самой тяжелой обстановке управление соединениями кораблей сохранялось до

конца. Переход был не бегством, а организованным отступлением, и надо отдать должное выдержке и силе духа, которые нашли в себе в тот критический момент командование флота и эскадры.

Командующий эскадрой контр-адмирал В. П. Дрозд был хорошо знаком мне еще по войне в Испании, где он являлся советником командира флотилии эсминцев. Это был опытный, храбрый моряк, всегда умевший найти выход из самых трудных положений, и поэтому было вдвойне обидно и горько, когда зимой 1943 года он погиб из-за нелепого случая: ехал в автомашине по льду из Кронштадта в Ленинград, машина угодила в свежую полынью от недавно сброшенной бомбы, и В. П. Дрозд утонул.

Наиболее беспокойным участком фронта, от которого во многом теперь зависела судьба Кронштадта, а стало быть и флота, неожиданно стал к концу августа южный берег Финского залива в районе форта Красная Горка. Туда мы и отправились на следующий день. По дороге нам встречались отдельные группы бойцов, шедших, нередко без оружия, в сторону Ленинграда. Именно в это время отступала под сильными ударами противника 8-я армия. 6 сентября она заняла рубеж обороны Копорский залив — Ропша (15 километров южнее Петергофа). Впоследствии при поддержке морской пехоты, артиллерии фортов и кораблей наступление немцев на этом рубеже удалось остановить и фронт здесь на долгое время стабилизировался. Во время же нашей поездки положение было еще неустойчивым.

Комендант Красной Горки доложил, что он выделил часть бойцов на сухопутное направление, а оставшиеся укрепляют оборону форта на случай возможного прорыва противника к Красной Горке с суши, а может быть, и подхода его с моря. Проехав дальше на запад, мы увидели моряков береговой обороны, занявших буквально накануне вырытые окопы. Они пожаловались, что не хватает оружия. Командовавший ими лейтенант попросил разрешения отбирать оружие у тех бойцов, которые неорганизованно отходят в сторону Ораниенбаума. Пришлось такое согласие дать, строго предупредив о недопустимости эксцессов. Еще до отъезда из Ленинграда я узнал, что эти моряки таким самодеятельным порядком полностью обеспечили себя не только винтовками, но и пулеметами.

Форт Красная Горка и плацдарм около Ораниенбаума, как известно, в течение всей блокады Ленинграда оставались в наших руках и оказали большую помощь фронту сначала в обороне, а затем и в наступлении.

Конец августа — начало сентября... Это были самые тревожные дни в Ленинграде. Фашистские войска теснили обороняющихся. Армии, авиации, флоту приходилось думать только об одном: как отстоять город. Корабли повернули свои пушки на берег и по сухопутным картам обстреливали квадраты, где отмечалось скопление врага. Самолеты-торпедоносцы, предназначенные для борьбы с кораблями, вылетали для атак по танкам. Собранные в отряды с разных кораблей и наспех вооруженные винтовками, крест-накрест увешанные пулеметными лентами, моряки шли в атаки в черных бушлатах и бескозырках, пренебрегая правилами маскировки. Они напоминали матросов времен гражданской войны, которых, как мне рассказывал когда-то И. К. Кожанов, никакой приказ не мог заставить снять бушлаты. Главное заключалось, конечно, не во внешнем виде, а в желании матросов драться. Но и выглядеть они хотели тоже как матросы революции. Ведь решалась судьба города Ленина, судьба Балтийского флота...

Вернувшись из поездки по флотским частям морской обороны Ленинграда и Озерного района, я как-то сидел в Смольном, в кабинете у адмирала И. С. Исакова, назначенного к тому времени заместителем главнокомандующего Северо-Западным направлением. Вдруг — звонок по обычному городскому телефону. Поднимаю трубку и слышу встревоженный женский голос:

— Немцы у Ивановских порогов вышли к Неве!

Накануне мне довелось смотреть карту этого участка реки: именно здесь, только на другом берегу, моряки приступили к строительству береговых батарей. Значит, враг совсем близко, почти у самого города?!

Немедленно позвонил в штаб. Там как раз заседал Военный совет. Командующий Ленинградским фронтом генерал-лейтенант М. М. Попов с недоверием отнесся к моему сообщению. Но, к сожалению, все оказалось правдой.

Разведчики, посланные на двух катерах в район Ивановских порогов, вскоре донесли, что их обстреляли минометы противника. Фашисты, прорвавшиеся к берегу Невы, находились там в течение всей блокады Ленинграда, ведя позиционную войну с флотскими батареями, расположенными на другом берегу.

На этих батареях мне довелось быть год спустя, в ноябре сорок второго. В стереотрубу хорошо было видно гитлеровцев, окопавшихся на противоположном берегу Невы.

С первых чисел сентября 1941 года, когда бои уже шли на ближних подступах к Ленинграду, корабли Балтийского флота, в том числе линкоры «Марат» и «Октябрьская революция», вели огонь по танковым колоннам врага.

Стреляя с большой точностью, линкоры доставляли фашистам много неприятностей своими 305-миллиметровыми снарядами. Не случайно на наши корабли были брошены крупные соединения авиации. Главным объектом налетов, разумеется, стали линкоры. Едва корабли успевали отбить одну волну вражеских бомбардировщиков, как за нею следовала другая. «Марат» получил первое попадание крупной бомбы 16 сентября, когда стоял на якоре на огневой позиции и стрелял по вражеским колоннам из ковша морского канала. Но, по свидетельству очевидцев, самые массированные налеты на этот линкор имели место 21—23 сентября. Тогда он стоял уже в Петровской гавани Кронштадта. От попадания бомбы в погребе произошел настолько сильный взрыв, что мостик и вся система бронированных постов весом в несколько сот тонн были подняты в воздух и сброшены в воду. Корабль получил серьезные повреждения. Вся носовая часть, первая башня и мостик были разрушены. «Марат» сел на грунт, но оставшиеся в строю три башни через два месяца снова продолжали стрелять. Больше «Марат» уже никогда не выходил в море, но, даже воюя всю блокаду на одном месте, он нанес врагу немалый урон.

Налеты на корабли происходили почти ежедневно. В двадцатых числах сентября они были особенно массированными. 21 сентября оказалось несчастливым для линкора «Октябрьская революция». В двенадцать часов дня, когда линкор находился в Морском канале, поддерживая своим огнем сухопутные части, тяжелая бомба угодила в носовой отсек корабля и разворотила всю верхнюю

палубу. И все-таки линкор остался в строю и продолжал действовать.

Да, сентябрьские дни, пожалуй, были самыми тяжелыми для Ленинграда и Кронштадта.

Задержавшись по флотским делам, я возвращался в Москву уже один. Самолет поднялся в воздух, пролетел десяток минут на бреющем полете, почти касаясь колесами зеркала Ладожского озера, и, не доходя до берега, взмыл в черное, дождевое облако. С правого борта блеснула молния, капли воды побежали по стеклам кабины...

Ко дню моего отлета Балтийский флот находился в трудном положении. Обстановка на всех фронтах осложнилась. Но самой сложной она была, конечно, в Ленинграде, хотя в то время никто не представлял себе, какие тяжелые месяцы еще придется пережить городу, а вместе с ним и флоту.

Когда я вернулся в Москву, она еще не чувствовала непосредственной угрозы и в дневное время жила напряженной, но спокойной жизнью. Налеты, как правило, начинались с наступлением темноты, и тогда женщины с детьми по первому сигналу воздушной тревоги спешили занять места в метро или в бомбоубежищах, а город готовился к отражению воздушных атак. Наркомат ВМФ к тому времени располагался в нескольких помещениях. Органы штаба и связи находились в метро, и это позволяло не прерывать работы во время налетов.

Не успел я после приезда ознакомиться с обстановкой, как меня вызвали в Кремль, причем в необычное время— около полудня. Обычно вызывали по вечерам.

Надо сказать, что вечерами и ночью Ставка работала в особняке неподалеку от подземного укрытия, днем же, когда воздушных тревог было мало, все разъезжались по своим кремлевским и наркоматовским кабинетам. В своем кабинете находился в тот день и И. В. Сталин.

Когда я вошел, он был один и разговаривал с кем-то по телефону. Дождавшись конца разговора, я попытался доложить о положении на Балтийском флоте, но Сталин перебил меня:

— Известно ли вам, что в Ленинград вместо Ворошилова назначен Жуков?

Когда я ответил, что мне это неизвестно, он сказал, что только вчера состоялось такое решение и Г. К. Жуков, видимо, уже в Ленинграде. Походив по кабинету и,

против обыкновения, присев на диван, который стоял у стены с окном, Сталин задал мне несколько вопросов. Его интересовало, какие корабли у нас на Балтике, где они сейчас стоят и участвуют ли в обороне Ленинграда. Я развернул морские карты с нанесенной на них обстановкой: между находившимися в наших руках островами Эзель, Даго и полуостровом Ханко на западе и островами Гогланд, Лавансари и другими в восточной части Финского залива все его водное пространство и оба берега были в руках противника. Я снова попытался завести разговор о положении на Балтийском море, но Сталин, подойдя к сухопутной карте, на которой линия фронта была обозначена у самого Ленинграда, перешел к вопросу, по которому я был так спешно вызван.

Сталин считал положение Ленинграда исключительно серьезным. И, прохаживаясь по кабинету, опять задал мне несколько вопросов о составе Балтийского флота.

— Ни один боевой корабль не должен попасть в руки противника, — сказал он.

Переспросив, понял ли я, Сталин подчеркнул, что в случае невыполнения этого приказа виновные будут строго наказаны. Я понимал, что обсуждать этот вопрос не время, и ждал дальнейших указаний.

— Составьте телеграмму командующему и отдайте приказание, чтобы все было подготовлено на случай уничтожения кораблей.

— Я такой телеграммы подписать не могу, — неожиданно вырвалось у меня.

Сталин, очевидно не ожидавший подобного ответа, остановился и удивленно посмотрел на меня.

— Почему?

— Товарищ Сталин!.. — как обычно, начал я и доложил: — Флот оперативно подчинен командующему Ленинградским фронтом. Поэтому директиву ему можно дать только за вашей подписью. — Затем я добавил: — Чтобы дать такое ответственное задание, требуется особый авторитет и одних указаний Наркома ВМФ недостаточно.

После короткого размышления Сталин приказал мне отправиться к начальнику Генерального штаба и заготовить телеграмму за двумя подписями: маршала Б. М. Шапошникова и моей. Против этого я уже возражать не мог.

Разговор с Борисом Михайловичем оказался таким, как я и предполагал.

— Что вы, голубчик! — изумился он, когда я передал ему указание Сталина. — Это дело чисто флотское, и я своей подписи ставить не буду.

— Но есть указание товарища Сталина, — повторил я.

Тогда он изменил тон. Начали держать совет, как лучше поступить. Решили заготовить телеграмму и вдвоем отправиться к Сталину, чтобы убедить его поставить свою подпись.

Сталин согласился. Однако документ оставил у себя.

Можно понять И. В. Сталина, почему ему не хотелось подписывать эту директиву. Впоследствии я убедился, что поступил очень правильно, не подписав ее один.

Спустя приблизительно год, когда напряжение в Ленинграде ослабло и вопрос об уничтожении флота отпал, в адрес Сталина пришла телеграмма. Автор ее, очевидно не знавший всех подробностей, обвинял командующего флотом В. Ф. Трибуца в паникерстве и преждевременном минировании кораблей. Копия этой телеграммы была и у меня. Пришлось срочно напомнить И. В. Сталину, как все происходило, чтобы отвести незаслуженное и весьма серьезное обвинение от командования Балтийского флота.

Следует сказать, что предварительная разработка плана уничтожения кораблей на случай, если город будет оставлен, на Балтийском флоте проводилась уже с конца августа. Да, Сталин считался с возможностью оставления Ленинграда, иначе он не принял бы такого серьезного решения. Но это еще не значит, что Верховный Главнокомандующий признавал безнадежным положение Ленинграда. Скорее, это говорит о том, что он опасался, как бы наши корабли не попали исправными в руки противника.

Теперь известно, что о критическом положении в Ленинграде и возможности уничтожения Балтийского флота знал и У. Черчилль, который предлагал возместить частично ущерб в случае уничтожения советских кораблей в Ленинграде. Советское правительство ответило тогда, что если придется это сделать, то «ущерб должен быть возмещен после войны за счет Германии» [1].

---

[1] Переписка Председателя Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-Министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Т. I. М., Госполитиздат, 1957, стр. 23.

Нетрудно представить, как тяжело было командованию Краснознаменного Балтийского флота выполнять директиву о подготовке к уничтожению кораблей. Но война есть война. Как ни горько было балтийцам, они разработали детальный план, назначили надежных исполнителей, предусмотрели все, чтобы не допустить возникновения паники, избежать отрицательных настроений.

Сентябрь действительно оказался для Балтийского флота очень тяжелым. Гарнизоны моряков на Ханко, островах Эзель и Даго были совсем отрезаны от Большой земли. В борьбе за Ленинград сдержать врага на подступах к городу помогал не только огонь кораблей. Пришлось создавать Невскую морскую укрепленную позицию, высаживать десанты близ Шлиссельбурга. Во второй половине сентября начались массированные воздушные налеты на Кронштадт.

Вести с юга также были неутешительные. Одесса сражалась храбро, но гитлеровцы уже дошли до Николаева и двигались к Перекопу. Нависала угроза над Севастополем.

В первой половине сентября гитлеровцы начали второе наступление на Мурманск. Они находились уже в семидесяти — восьмидесяти километрах от Полярного — главной базы Северного флота, — и флот был вынужден отвлекаться от своих дел на море, чтобы вместе с 14-й армией отражать натиск врага с суши.

Наряду с оперативными сводками в Генштаб я информировал Ставку Верховного Главнокомандования специальными докладами о наиболее важных событиях на флотах. Почти ежедневно встречался с Б. М. Шапошниковым, и он, если позволяло время, делился со мной своими соображениями относительно обстановки на всех фронтах.

В первых числах октября в Ставке было особенно напряженно.

— Мне совсем некогда, уж вы извините, голубчик! — как всегда, вежливо, но немного сердито сказал мне в один из тех дней Борис Михайлович...

Началось новое наступление немцев на Москву. Неожиданно враг ворвался в Орел, генерал Гудериан со своими танками устремился к Туле. До 15 октября я почти не бывал в Ставке: понимал, там сейчас не до флотских дел. Все вопросы, касавшиеся флотов, старался решать самостоятельно с начальником Главного морского штаба.

Только два-три раза меня вызывали для коротких разговоров с Б. М. Шапошниковым. Речь шла об эвакуации Одессы и обороне Севастополя.

Вспоминая о начале войны, хочется особо сказать о Маршале Советского Союза Борисе Михайловиче Шапошникове. Уже тяжело больной, с кислородными подушками в кабинете, задыхаясь от кашля при длительных телефонных разговорах, он все же обеспечивал Верховного Главнокомандующего нужными сведениями с фронтов и вносил свои предложения.

О маршале Б. М. Шапошникове я уже говорил, описывая первый период войны. Мне привелось довольно часто встречаться с ним, когда в Ставке или в Генеральном штабе решались флотские вопросы.

Бориса Михайловича я знал задолго до войны, как знают молодые командиры крупного военачальника: его книга «Мозг армии» была достоянием широких военных кругов и принесла автору заслуженную известность. Более близкое знакомство с маршалом состоялось в 1941 — 1942 годах. Встречи с ним, нередко проходившие в драматической обстановке тех дней, наши многократные серьезные переговоры навсегда остались в моей памяти.

О Б. М. Шапошникове как выдающемся военачальнике лучше напишут те, кто ближе знал его, и прежде всего армейские товарищи. Моя задача намного скромней.

Я познакомился с Шапошниковым летом 1939 года, после моего назначения на должность Наркома Военно-Морского Флота. Я много слышал о нем как о крупном высокообразованном военачальнике, за плечами которого лежит долгий и нелегкий путь. Знал, с каким уважением относился к нему И. В. Сталин, называвший Шапошникова, в отличие от всех остальных, по имени и отчеству. И счел своим долгом явиться к маршалу, чтобы установить связь с Генеральным штабом.

Когда по телефону я попросил принять меня для личного знакомства и доклада по некоторым флотским вопросам, он ответил: «Буду рад вас видеть». Не без волнения вошел я к нему в кабинет. Но волнение довольно быстро прошло: Борис Михайлович встретил меня приветливо. Я рассказал, что неожиданно, как говорится, волею су-

деб, оказался на новой работе в Москве и намерен самым внимательным образом прислушиваться к указаниям, исходящим как от Генерального штаба, так и лично от него. Борис Михайлович со своей стороны обещал мне «всяческую помощь», и мы расстались. «Заходите запросто, когда в этом будет нужда», — сказал он, подавая руку.

Ближе мы узнали друг друга в дни работы военных миссий Советского Союза, Англии и Франции в августе того же 1939 года. Когда вечером 11 августа был устроен обед для прибывших в Москву английской и французской миссий, старшим среди нас являлся К. Е. Ворошилов. Мы с Б. М. Шапошниковым больше прислушивались к его беседе с главами миссий. Я обратил внимание на то, что, осторожный вообще, а с иностранцами особенно, Борис Михайлович не проявлял инициативы в разговорах и ограничивался тем минимумом высказываний, который неизбежен в таких случаях.

В 1940 году мы познакомились и домами. К более тесному общению нас привело соседство по дачам. Гуляя однажды воскресным утром, я неожиданно встретил Бориса Михайловича. Мы, конечно, разговорились и закончили беседу у него на даче за чашкой чая. Потом несколько раз проводили вместе выходные дни то у него, то у меня. Чаще у него — он всегда хотел быть поближе к телефону.

Борис Михайлович уже в то время был серьезно болен, его душил кашель. С болезнью приходили и различные ограничения. «Вот мне официально предложено бросить курить», — жаловался он, но отказаться от папирос так и не смог.

Я невольно сравнивал Б. М. Шапошникова с начальником Главного морского штаба адмиралом Л. М. Галлером. И того и другого Февральская революция застала на довольно высоких военных постах: Б. М. Шапошников был тогда полковником, Л. М. Галлер — капитаном 1 ранга. Оба без колебаний отдали себя в распоряжение Советской власти и честно до конца дней своих служили Родине и народу.

После совещаний на Спиридоновке с главами военных миссий Англии и Франции перед войной мы несколько раз тут же отправлялись в Кремль. Там К. Е. Ворошилов докладывал И. В. Сталину итоги дня. Помнится, Б. М. Ша-

пошников на этих докладах всегда взвешивал каждую фразу и старался «не забегать вперед».

Как я уже писал, переговоры по вине англичан и французов зашли в тупик и 24 августа закончились провалом. Война в Западной Европе вскоре стала фактом. Оперативные вопросы приобрели особую актуальность. Это потребовало тесной связи Наркомата ВМФ с Генеральным штабом. Мои встречи с Б. М. Шапошниковым в тот период стали довольно частыми. Я смотрел на маршала как на своего старшего оперативного начальника в случае войны и поэтому, естественно, прислушивался к его мнению. Его взгляд на флот и его понимание роли моряков интересовали меня больше всего.

Подчеркивая в разговорах с ним подчиненное положение флота, я спрашивал: какие задачи лягут на флот в случае войны с Германией? «Голубчик, — обычно говорил Борис Михайлович, избегая конкретных ответов, — настанет время, и мы получим соответствующие указания. Ведь не собираетесь же вы завтра воевать с немцами?..»

Еще чаще приходилось встречаться с Б. М. Шапошниковым в дни финской кампании 1939/40 года. Все повседневные дела решались тогда начальником Генерального штаба и начальником Главного морского штаба адмиралом Л. М. Галлером. А особо важные проходили более сложный путь. Меня вызывали в Кремль от случая к случаю, но К. Е. Ворошилов и Б. М. Шапошников почти каждый день бывали в кабинете у И. В. Сталина. Получив там задание, а иногда и записав продиктованное решение, Борис Михайлович звонил мне и вежливо приглашал заглянуть к нему. Я тут же выезжал и получал уже принятое решение.

Помню, в кабинете у И. В. Сталина состоялось совещание, на котором присутствовал и я. Обсуждался план наших действий на случай, если возникнет конфликт с Финляндией. Командующий Ленинградским военным округом К. А. Мерецков весьма оптимистично смотрел на вещи. Б. М. Шапошников подходил к делу со свойственной ему осторожностью. Он высказал мнение, что стоило бы дополнительно подтянуть войска, подготовленные к действиям в условиях северной зимы. И. В. Сталин, которому, по-моему, понравилась решительность К. А. Мерецкова, с предложениями Б. М. Шапошникова не согласился.

Когда началась война с гитлеровской Германией, маршал Б. М. Шапошников — с 1 августа 1941 года — вновь стал начальником Генерального штаба. С этого времени он фактически являлся первым советником Верховного Главнокомандующего по оперативным вопросам.

По поручению Ставки нам с Борисом Михайловичем часто приходилось обсуждать и подписывать ряд приказов по обороне Таллина, Одессы, Ленинграда и Севастополя. Наши взгляды на совместные действия армии и флота не всегда совпадали, но и не особенно расходились. В конечном итоге мы легко находили общий язык.

Я с удовольствием встречался с Б. М. Шапошниковым не только по служебным делам, но и вне работы. Нередко мы толковали о былом. Иногда Борис Михайлович рассказывал волнующие эпизоды из своей жизни. Вспоминал о действиях царского флота, понимая, что это интересует меня. Общей, близкой каждому из нас темой оказалась однажды Либава.

В середине 1942 года Б. М. Шапошников серьезно заболел и вынужден был оставить пост начальника Генштаба. Его назначили начальником Академии Генерального штаба. Место Б. М. Шапошникова занял А. М. Василевский — прекрасный штабной работник и по знаниям, и по складу характера.

После этого мы с Борисом Михайловичем не виделись довольно длительное время, только иногда разговаривали по телефону.

Как-то в марте 1944 года мне позвонил Борис Михайлович: «Приезжайте завтра, я в городе».

Точно в назначенный час мы с женой поднялись на второй этаж небольшого двухэтажного дома на улице Воровского. Вскоре в гостиной, где мы сидели, появилась чета Толстых.

С Алексеем Николаевичем Толстым я был знаком мало. Всего один раз, еще до войны, мне довелось беседовать с ним. Тогда писатель работал над трилогией о Петре I. Помнится, я показывал ему старинную карту с изображением полуострова Гангут (Ханко), около которого происходило Гангутское сражение. «Где же точно тащил Петр свои корабли через перешеек?» — добивался Толстой. Потом попросил показать военно-морской флаг того времени и объяснить, чему равен в наши дни чин шаут-

бенахта: в таком звании воевал со шведами Петр Великий.

Вскоре приехала еще одна пара: известный дирижер Н. С. Голованов и его супруга знаменитая певица А. В. Нежданова, близко знавшая хозяйку дома по театру.

«Будет ли кто еще?» — тихонько спросил я у Марии Александровны Шапошниковой. «Да вот и все», — ответила она и стала приглашать гостей к столу.

За столом душой общества был Алексей Николаевич, а его собеседником острослов Голованов. Я понял, Толстой и Голованов знакомы очень давно, и с большим удовольствием слушал их воспоминания о молодых годах, наблюдал за их шутливой пикировкой.

Потом разговор сам собой перешел на серьезные темы. Заговорили, кто над чем работает. Толстой сказал, что имеет намерение в скором времени закончить трилогию о Петре и кое-что переделать в свете последних событий.

— Хотелось бы что-нибудь этакое большое написать о Великой Отечественной войне, но получится ли? — скромно закончил он.

Больше в доме на улице Воровского мы не собирались.

Марию Александровну Шапошникову я изредка встречаю и теперь.

Я очень сожалею, что в общем-то довольно поверхностно знал жизнь Бориса Михайловича Шапошникова. Да и кто сможет рассказать более или менее полно о его мыслях, взглядах, настроениях? Он не любил откровенничать. Наиболее полно, видимо, мог бы поведать о себе только он сам. Но, к сожалению, Борис Михайлович не оставил подробных мемуаров.

Из разговоров я знал, что он пишет воспоминания, и ждал их выхода. Они были опубликованы в «Военно-историческом журнале» через двадцать лет после его смерти, как завещал автор. Но, к сожалению, воспоминания Б. М. Шапошникова охватывают лишь период до первой мировой войны.

☆

ПЛЕЧОМ К ПЛЕЧУ С ПЕХОТОЙ

У СТЕН МОСКВЫ

Непосредственная и серьезная угроза столице стала особенно чувствоваться в начале октября. На улицах и в предместьях спешно строили огневые точки, сооружали противотанковые укрепления. Государственный Комитет Обороны принял постановление о частичной эвакуации Москвы. Немецкие войска, занятые до этого боями против вяземской группировки наших войск, рвались теперь к столице. В сводках стали упоминаться Можайск, Волоколамск, Малоярославец. Там войска под командованием Г. К. Жукова, И. С. Конева, К. К. Рокоссовского и многих других, менее знакомых мне военачальников, сдерживали натиск врага. Не мне описывать эти бои, но вспоминаю, как Георгий Константинович Жуков однажды, кажется в начале сентября 1944 года, когда мы с ним находились в Румынии в штабе Ф. И. Толбухина, делился, как в дни боев за Москву он закрывал слабые места в обороне. Сначала он требовал с дивизии по батальону, потом по роте и, наконец, лишь по десятку бойцов. Наши газеты в те дни призывали решительно покончить с беспечностью и благодушием и прямо писали, что под угрозой находится само существование Советского государства.

13 октября я узнал, что утром этого

дня состоялось собрание партийного актива Москвы. На повестке дня стоял один вопрос: «О текущем моменте». В своем докладе секретарь ЦК и МК ВКП(б) А. С. Щербаков, охарактеризовав обстановку, заявил, что над Москвой нависла угроза.

Если до 10 октября речь шла об эвакуации дипломатов и отдельных учреждений, то потом встал вопрос о наркоматах, в том числе и военных. В Генштабе я узнал, что некоторые органы Наркомата обороны готовятся к переезду в Куйбышев. Обеспокоенный этим, я попросил, чтобы меня срочно приняли в Ставке, и получил там указание временно эвакуировать Наркомат ВМФ, оставив в Москве лишь самую необходимую часть людей.

Распорядился все управления эвакуировать в Куйбышев и Ульяновск. Для организации работы на новом месте и установления связи с флотами командировал в Куйбышев В. А. Алафузова.

Пришлось и самому на несколько дней выехать в Куйбышев, чтобы на месте распорядиться размещением штаба, оборудованием командного пункта наркомата и т. п. Все это было очень нелегким делом. В Москве неотлучно оставался мой заместитель Л. М. Галлер.

Не без труда я отвоевал нужное помещение для работников штаба и узла связи. Встретился с приехавшими в Куйбышев на короткий срок Н. А. Вознесенским и с генералом М. В. Захаровым, который ведал эвакуированными органами Наркомата обороны.

На следующее утро под проливным дождем я выехал на аэродром. Надвигался туман, грозивший с минуты на минуту затянуть все летное поле. Летчик грузового «дугласа», стоявшего с прогретыми моторами, торопил. Взлетели уже в тумане. До самой Москвы пришлось идти почти на бреющем. Приземлились на каком-то аэродроме около Ногинска. От аэродрома до города добирались тоже не без трудностей. Дороги были забиты всеми видами транспорта.

Здание Наркомата ВМФ внешне выглядело по-прежнему, если не считать выбитых стекол в нескольких окнах: неподалеку взорвалась авиабомба. Оно почти пустовало, только комендантская служба несла усиленную охрану.

19 октября состоялось заседание Государственного Комитета Обороны, на котором было принято постановление о введении в Москве и прилегающих к ней районах осад-

ного положения. Предварительно этот вопрос рассматривался на Политбюро ЦК ВКП(б).

Москва, ощетинившись противотанковыми сооружениями, выглядела суровым фронтовым городом.

Дни середины октября были, пожалуй, самыми критическими. Эвакуация, минирование заводов и важных военных объектов; выезд ответственных руководителей на митинги на крупные заводы; мобилизация людей на строительство укреплений — все это говорило о чрезвычайной серьезности положения.

— Неужели, как и в ту Отечественную войну, придется уничтожить нашу первопрестольную? — спросил меня В. А. Алафузов, когда я отдавал ему приказание выехать в Куйбышев.

— Не может быть, не может быть! — как бы отвечая Владимиру Антоновичу, сказал Л. М. Галлер, находившийся вместе с нами.

Но факты заставляли готовиться к худшему...

Тревожность обстановки чувствовалась во всем. Даже в том, как выглядел кабинет Сталина, где в те дни мне пришлось бывать неоднократно. На письменном столе — обычно там лежали груды бумаг и книг — теперь стало пусто. Со стен были сняты картины. На знакомом длинном столе лежали карты — по ним А. М. Василевский с работниками Генштаба ежедневно докладывал Верховному Главнокомандующему обстановку.

С 20 октября в столице было введено осадное положение. В тот же день тогдашний председатель Моссовета В. П. Пронин, как он мне рассказывал, отдал приказание ничего не взрывать. Тогда же было официально объявлено, что И. В. Сталин находится в Москве, и это успокаивающе подействовало на население. А вскоре по улицам провели первых немецких пленных, захваченных в боях под Москвой.

Враг продолжал рваться вперед, но героизм защитников столицы и твердый военный порядок вселяли в людей уверенность. Помнится, в начале ноября мы, находясь на своем КП на Скаковой аллее, услышали выстрелы орудий, гулко прозвучавшие в морозном воздухе, но остались сравнительно спокойными. Советские войска стойко и уверенно отбивали все атаки врага.

Оборону Москвы, мне кажется, не совсем правильно сводить только к боям на подступах к ней. О защите

столицы начали думать, как только определились три основных направления удара немецких армий — на Москву, Ленинград, Донбасс, и особенно после того, как фашистское командование, убедившись в провале своей попытки добиться успеха одновременно по всему фронту, бросило основные силы на Москву.

Говоря об обороне Москвы, надо вспомнить упорные бои, которые вели наши войска, начиная от границы до Смоленска, в течение двух месяцев сковывая врага, а также бои в районе Ельни, борьбу за Вязьму и дальше — на всем пути неприятеля к столице.

Важно отметить и то, что Ставка Верховного Главнокомандования, несмотря на сложность обстановки на фронте, с поразительным упорством накапливала резервы, чтобы в наиболее выгодное время и в самом подходящем месте нанести удар по врагу.

Утром 30 сентября, начав наступление второй танковой группой, гитлеровцы приступили к осуществлению операции «Тайфун» — плана захвата Москвы. Два дня спустя в действие были введены главные силы группы армий «Центр». Началось невиданное в истории человечества сражение.

Гитлер бросил в бой под Москвой сорок два процента солдат и офицеров, пятьдесят семь процентов танков, сорок пять процентов орудий и минометов, более тридцати процентов самолетов, действовавших на всем советско-германском фронте. Силы противника явно превосходили наши. Затаив дыхание, народы мира следили за этой битвой. Гитлер помнил, как с падением Парижа в 1940 году капитулировала Франция, помнил, к чему привели захват Осло, Копенгагена, Белграда. Помнил и потому бешено рвался к Москве.

Но у советских людей не укладывалась в голове мысль, что столица нашей Родины может оказаться в руках чужеземцев. Шла мобилизация всех сил.

Еще в конце июня, когда бои громыхали далеко на западе, Генеральный штаб запросил Наркомат Военно-Морского Флота: сможет ли он срочно выделить несколько батарей и направить их в район Вязьмы?

Особая артиллерийская группа Военно-Морского Флота (ОАГ ВМФ) состояла из двух артиллерийских дивизионов — 199-го и 200-го. В первый вошли три батареи, во второй — пять.

Для вооружения дивизионов были использованы свободные 100—130-мм орудия, находившиеся в Ленинграде, одна опытная 152-мм батарея на механической тяге — она только что прошла испытания на морском полигоне — и старая батарея, снятая с кронштадтского форта и состоявшая из орудий, славно послуживших еще в первую мировую войну на крейсере «Рюрик». В годы Советской власти эти орудия были приспособлены для береговой обороны.

В начале июля на вопрос И. В. Сталина: «Как обстоит дело с морской артиллерией?» — я ответил: «Она уже на колесах».

К тому времени командиры А. Я. Юровский и А. А. Лундгерн, назначенные для выбора позиций и установки батарей, находились уже на месте. 7 июля в Вязьму прибыл командир 200-го дивизиона капитан-лейтенант А. Е. Остроухов вместе с артиллеристами и строителями.

Этот дивизион, как наиболее крупный (в нем было до семисот человек) и боеспособный (он располагал самыми современными по тому времени орудиями, предназначенными для новых кораблей), разместили западнее Вязьмы, у станции Издешково. Задачу перед дивизионом поставили исключительно ответственную: охранять подходы к переправе и железнодорожному мосту через Днепр. 199-й дивизион готовился встретить врага западнее Ржева. Он охранял подходы к станции Оленино.

В октябре гитлеровцам удалось продвинуться к Вязьме. Но, стремясь окружить наши армии, противник пошел не прямо на Вязьму, а в обход.

Как сложилась дальнейшая судьба артдивизионов, лучше меня расскажут очевидцы.

«Дивизия, прикрывавшая 199-й артдивизион, ушла, — вспоминает командир одной из батарей А. Д. Малинин.— Место регулярных войск заняли москвичи-ополченцы, в большинстве своем пожилые люди. Командовал ими молоденький лейтенант. И вдруг в начале октября весть: кольцо врага сомкнулось! Собрали матросов, рассказали им все как есть. Решили: без боя не отойдем. Если что, взрываемся с батареями.

Не отходить без боя решил и 200-й дивизион. 8 октября батарея Москвина вела бои с танками, артиллерией и моторизованными частями врага. Точным огнем подбивали танки с первого выстрела. Стрельбу по невидимым

целям корректировали по телефону. По скоплениям пехоты, колоннам мотоциклистов били фугасными и фугасно-осколочными снарядами. В ночь на 9 октября был получен приказ об отходе. Горько было, но ведь враг зашел в тыл уже более чем на шестьдесят километров. Выполняя приказ, подорвали все батареи, кроме батареи старшего лейтенанта Г. Д. Фокина, которая прикрывала отход».

26 октября моряки особой артиллерийской группы под руководством командира дивизиона А. Е. Остроухова и старшего лейтенанта А. И. Егорова вырвались из окружения. Впоследствии многие из них в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР получили боевые награды. Кое-кто из моряков воевал в сухопутных войсках и дошел до Берлина.

Однако нужно сказать, что дальнобойные морские орудия особой артиллерийской группы не оправдали тех больших надежд, которые на них возлагались. И виноваты в этом не артиллеристы: им невозможно отказать в умении и храбрости. Основную роль в наступлении у фашистов играли очень подвижные танковые и моторизованные части. А флотские батареи, к сожалению, не имели маневренности. Это можно было предвидеть. Труднее оказалось найти какой-либо удовлетворительный выход из положения.

18 октября ГКО принял решение сформировать двадцать пять морских стрелковых бригад. Главный морской штаб отдал приказание выделить с флотов тридцать пять — сорок тысяч моряков, которые должны были стать костяком этих бригад.

Морской отряд, которым командовали А. В. Рогов и комиссар Н. В. Белявский, формировался в ноябрьские дни в самой Москве. В него вошла охрана центральных управлений Наркомата ВМФ. Помню, как во дворе Хамовнических казарм выстроились моряки, еще не все переодетые в армейскую форму. На холодном ветру развевалось флотское бело-голубое шелковое Знамя с вышитыми золотом словами: «Первый отдельный морской отряд». Лица бойцов и командиров были суровы. В ответ на приветствие их голоса прозвучали негромко, но твердо.

Отряд шел на фронт полностью вооруженным и даже моторизованным: на одном из подмосковных заводов моряки вместе с рабочими собрали и наладили несколько грузовых машин.

...Никогда не забуду Москву тех дней, настороженную, суровую. Навсегда останутся в памяти выступления И. В. Сталина в дни ноябрьских праздников 1941 года. В докладе на торжественном заседании, посвященном 24-й годовщине Великого Октября и проходившем в вестибюле станции метро «Маяковская», он подвел итоги четырех месяцев Великой Отечественной войны, изложил суровую правду о тяжелом положении, в котором оказалась наша страна, вскрыл причины временных неудач Красной Армии. В этом докладе были определены и перспективы освободительной борьбы советского народа, сделаны выводы о неминуемом разгроме гитлеровской Германии и ее союзников:

«Немецкие захватчики хотят иметь истребительную войну с народами СССР, — сказал Сталин. — Что же, если немцы хотят иметь истребительную войну, они ее получат».

Провозглашенный им в те дни лозунг «Смерть немецким оккупантам!» стал общенародным.

Как всегда, на 7 ноября был назначен парад войск. Накануне нескольким немецким самолетам удалось прорваться к городу и сбросить бомбы. Было уже совсем поздно, когда мы с адмиралом Л. М. Галлером вышли на улицу. Довольно отчетливо слышались залпы крупнокалиберной артиллерии. Ближе всего врагу удалось подойти к столице с северо-запада. Въезды в город оттуда уже были перекрыты баррикадами и противотанковыми заграждениями. По Ленинградскому шоссе к Химкам шли танки и пехота — там недалеко была линия фронта. Как-то пройдет парад? — гадали мы. В ночь на седьмое тучи укрыли город, пошел снег. Погода была нелетная. Утром, когда я ехал на Красную площадь, машина оставляла в снегу глубокую колею.

Да, парад все-таки состоялся, и весь мир почувствовал суровое дыхание Красной площади, безмолвную клятву перед Ленинским мавзолеем: «Москву не отдадим!»

В битве за Москву в составе армейских соединений участвовали и флотские формирования — 62, 71, 84-я морские стрелковые бригады; вдоль Волоколамского шоссе была развернута 75-я морская стрелковая бригада, а на Можайском шоссе действовал специальный морской полк.

Мне приходилось читать, будто моряки легко расставались со своим плавучим «домом». Не так это обстояло

на деле. Прощание с кораблем было нелегким. Тот, кто служил на флоте, знает. Каждый хотел воевать именно на корабле, рядом с друзьями. Но война есть война, и краснофлотцы шли драться на суше.

Когда угроза нависла над Одессой и было разрешено выделять несколько человек с каждого корабля на сухопутный фронт, сотни моряков изъявили желание отправиться туда, где в те дни было труднее.

Командир эсминца «Беспощадный» Г. П. Негода вспоминает, что получил более ста пятидесяти рапортов, а отобрать предстояло всего трех добровольцев. Когда он объявил личному составу, выстроенному по большому сбору, фамилии Соловьева, Вахрушева и Степанова, то лица остальных выражали неприкрытую зависть...

На фронте различия между моряками и армейцами быстро стирались. Разве только флотские словечки «братва» и «полундра» да хлесткие изречения боцмана в адрес фашистов говорили о том, что здесь воюет морская пехота. Верность морским традициям проявлялась еще и в том, что в решительный час моряки неизменно шли в бой в полосатых тельняшках, чтобы враг знал, с кем имеет дело!

Обычно костяк морских стрелковых бригад составляли матросы, старшины с кораблей и бойцы частей береговой службы флота. К ним прибавлялось пополнение из других родов войск. В отдельных бригадах к моменту переформирования процент моряков оказывался совсем небольшим. Однако морские традиции продолжали жить. И не удивительно: во главе бригад стояли, как правило, флотские командиры-береговики или командиры корабельной службы.

Правда, командиров, заранее подготовленных руководить соединениями и частями моряков в сухопутных условиях, на флотах не было. Но при назначении командиров морских стрелковых бригад принимался во внимание хотя бы небольшой опыт командования на суше в прошлом. Так, 84-ю стрелковую бригаду, сформированную из тихоокеанцев, возглавил полковник В. А. Молев. Во время гражданской войны он командовал батальоном в Первой Конной. Волею судеб Молев оказался затем на флоте, но в душе сохранил любовь к армейской службе. Мог ли он не просить об отправке на фронт в тяжелую осень со-

рок первого? В октябре Молев получил назначение, а в ноябре его бригада уже дралась с врагом под Ряжском.

Переброшенная затем на правый фланг Западного фронта, бригада Молева, вошедшая в состав Красной Армии, преследовала гитлеровцев от Яхромы до Клина. Пример храбрости подавал сам командир. Когда разыгрались тяжелые бои за город Клин, моряки получили задачу выбить противника из села Борисоглебское. Молев несколько раз сам водил бойцов в атаку, и последними в его жизни были слова: «Товарищи, вперед!»

В основном из тихоокеанцев была сформирована и 71-я отдельная морская стрелковая бригада, вошедшая в состав 1-й ударной армии. Ее командиром был полковник Я. П. Безверхов.

Сын солдата, Яков Петрович сам стал солдатом еще в годы революции. В гражданскую войну командовал взводом Сердобского полка, брал Самару, дрался в Оренбургских степях с белоказаками, а в Каракумах — с басмачами, был организатором Советской власти в Бухаре и получил награды: орден Красного Знамени и «Бухарскую звезду» I степени.

Бригада Безверхова прибыла на фронт из Сибирского военного округа в конце ноября 1941 года, когда немцы пытались форсировать канал Москва — Волга, перерезать Северную железную дорогу, Ярославское шоссе и сомкнуть кольцо вокруг столицы. Именно здесь, у канала, 71-я морская стрелковая бригада встретила фашистов. Возле села Языково завязался жестокий встречный бой, который продолжался четверо суток.

Бригада овладела селом.

В штабном фургоне гитлеровцев бойцы нашли несколько комплектов парадного обмундирования. Как показали пленные, офицеры подготовили эти мундиры для парада в Москве.

В начале декабря немецко-фашистские войска под Москвой были остановлены. 5—6 декабря началось контрнаступление советских войск под Москвой. 8 декабря заглянул ко мне П. Ф. Жигарев, тогда командующий ВВС Красной Армии, и радостно сообщил:

— Немцы бегут!

В подтверждение своих слов он показал фотоснимки, только что полученные от летчиков, вернувшихся с воздушной разведки.

В контрнаступлении наших войск под Москвой участвовали и моряки.

71-я морская бригада Безверхова продолжала свой победный путь. За отличия в боях она уже в декабре была переименована во 2-ю гвардейскую стрелковую бригаду и закончила свой поход в Германии. К сожалению, комбриг Безверхов не дожил до радостных дней. Он был смертельно ранен в апреле 1942 года.

В 1-ю ударную армию входила также 62-я морская стрелковая бригада, прибывшая под Москву в разгар нашего наступления. Ее сформировали в ноябре в Свердловске из специально собранных туда моряков-тихоокеанцев и матросов Ярославского флотского экипажа — участников боев на Балтике и Черном море. В бригаду были влиты несколько сот коммунистов, и они, как цемент, придали ей особую стойкость. Командовал бригадой тихоокеанец-зенитчик полковник В. М. Рогов, комиссаром был полковой комиссар Д. И. Бессер.

Позже 62-я бригада вошла в состав 257-й стрелковой дивизии, которая освобождала Севастополь, была награждена орденом Красного Знамени и закончила свой боевой путь штурмом Кенигсберга.

Показательным примером эффективного содружества моряков с воинами пехотных подразделений может служить 62-я морская стрелковая бригада. Начав свой путь под Москвой в трудные для Родины дни октября 1941 года, бригада затем была переброшена под Моздок. Здесь она действовала в тесном содружестве с 60-й, тоже морской, стрелковой бригадой. Здесь же моряки этих двух бригад составили костяк 257-й стрелковой дивизии, храбро сражавшейся с врагом до самой победы. Моряков в дивизии, естественно, с каждым днем оставалось все меньше, но за годы войны между пехотинцами и моряками сложилась нерушимая дружба. Моряков отличало только одно: в атаку они шли, расстегнув ворот гимнастерки, чтобы видна была полосатая тельняшка. Да еще иногда в трудную минуту вытаскивали милые сердцу помятые бескозырки...

Командование фронтов правильно использовало эту дивизию на приморских направлениях. Здесь был особен-

но высок наступательный порыв ее солдат и офицеров. И не случайно, что именно бойцы 257-й дивизии первые подняли флаг на башне Севастопольской гидрометеостанции и на остове разрушенной Севастопольской панорамы.

В 64-й морской бригаде из пяти тысяч бойцов около полутора тысяч были коммунистами и комсомольцами. И это, естественно, положительно сказалось на действиях соединения. Бригада прибыла на фронт во второй половине ноября. Выгрузившись в Марфино, она получила приказ ликвидировать парашютный десант, который намеревался перерезать дорогу к Москве, и держаться до подхода своих крупных частей. Парашютисты, не успев окопаться, были уничтожены смелыми атаками моряков.

Несколько дней спустя вместе с 24-й танковой бригадой моряки атаковали немцев, засевших в крупном населенном пункте Белый Раст. Ожесточенные бои за него шли несколько суток без перерыва. Наконец 7 декабря 24-я и 64-я бригады овладели селом. Немало матросов полегло под Белым Растом. Их память чтят местные жители. На памятнике, установленном в селе, написано, что он воздвигнут в честь «героических моряков, павших смертью храбрых в декабре 1941 года».

75-я отдельная морская стрелковая бригада состояла из черноморцев, каспийцев и курсантов военно-морских училищ, размещенных к тому времени в Баку и Астрахани. Командиром бригады был назначен прирожденный моряк капитан 1 ранга К. Д. Сухиашвили, с которым я много лет служил на Черном море. Константин Давыдович не представлял, что когда-нибудь ему придется воевать на суше. А вот довелось...

Бригада дралась в основном на Калининском фронте в составе 3-й ударной армии, которой командовал генерал-лейтенант М. А. Пуркаев. Много позднее он рассказывал мне о беззаветном мужестве моряков. А генерал-майор А. И. Лизюков, лично наблюдавший эту бригаду в боях, вспоминал, как на стопятидесятикилометровом боевом марше по тылам противника гвардейцы Сухиашвили, будучи в авангарде главных сил, неудержимо преодолевали на своем пути сопротивление врага. Недаром приказом Наркома обороны от 17 марта 1942 года бригада была преобразована в гвардейскую.

Уже после войны Константин Давыдович Сухиашвили немало рассказывал об отваге своих бойцов. Только о них.



А. Г. Головко



С. Г. Кучеров

Командир подводной лодки К. М. Шуйский докладывает о выполнении боевого задания Н. И. Виноградову, А. А. Николаеву и Н. Г. Кузнецову (декабрь 1941 года)





А. А. Николаев



Н. И. Виноградов



В. И. Платонов



Передача морякам Северного флота подводной лодки «Новосибирский комсомолец» (1943 год)

И ни слова о себе. А между тем, будучи моряком до мозга костей, он обладал также недюжинными способностями армейского командира.

Разгром гитлеровцев на подступах к столице был первым сокрушительным ударом по фашистской военной машине. Весь мир в те дни воочию убедился, что никакой агрессор, как бы ни был он вооружен, не может устоять перед армией, вдохновленной великой целью.

Увидеть Москву смогли только те «завоеватели», которых провели по ее улицам под конвоем, в качестве пленных.

7 декабря 1941 года, в то время, когда шла битва под Москвой, японская авиация с авианосцев напала на Пирл-Харбор и разгромила основные линейные силы американского флота на Дальнем Востоке. Как стало известно позднее, японцам удалось напасть внезапно. Благодаря этому они начали войну против США с крупной победы. Мощь американского флота сразу была подорвана, и это открыло японцам дорогу на юг, в районы, богатые сырьем, без которого Япония не в силах была вести длительную войну. Беспечность американского командования могла бы привести к еще большим потерям в Пирл-Харборе, если бы не счастливая случайность: буквально накануне войны из Пирл-Харбора на материковые базы флота были передислоцированы авианосцы и крупные крейсера. Если бы два авианосца, стоявшие в Пирл-Харборе, не успели уйти и были бы тоже уничтожены, это, возможно, сказалось бы в дальнейшем еще тяжелее, чем вывод из строя линкоров и крейсеров. Ход событий на Тихом океане вскоре показал, что авианосцы превратились в основную ударную силу на море. Именно они в бою у острова Мидуэй в июне 1942 года вынудили японского адмирала Ямамото отказаться от высадки десанта и отступить. Американские военные историки считают, что бой у острова Мидуэй явился поворотным пунктом войны в пользу США. Так ли это на самом деле? Поговорим об этом несколько позже.

После нападения японцев на американский флот международное положение резко обострилось. Началась решительная схватка между США и Японией. Война стала поистине мировой войной. Военный союз СССР, Англии

и США становился прочнее. Однако наши дальневосточные границы не стали безопасными после начала американо-японской войны. Агрессия Японии быстро расширялась, а США еще пребывали в обороне. К тому же американцы совсем не отвлекали на себя сколько-нибудь значительных сухопутных сил Японии, сосредоточенных вблизи Советского Союза.

Обстоятельства нападения на Пирл-Харбор первое время оставались неизвестными. Но со временем тайное стало явным. Некоторые любопытные подробности мне довелось услышать от главнокомандующего военно-морскими силами США адмирала флота Э. Кинга на Ялтинской и Потсдамской конференциях в 1945 году. На заседании глав союзных правительств и других официальных встречах разговоры носили, разумеется, деловой характер, но в перерывах или на частых в те дни приемах мы беседовали на приватные темы. Победа над главным врагом — фашистской Германией — была уже обеспечена, и настроение у всех нас было отличное. Не вызывало сомнений и то, что война с Японией также закончится в пользу союзных держав, тем более что в ближайшее время ожидалось вступление в эту войну Советского Союза. В перерывах мы дольше задерживались в буфетах, а на вечерних приемах было больше тостов за скорое окончание войны.

Как-то на приеме у У. Черчилля в Бабельсберге (недалеко от Потсдама) Э. Кинг сидел со мной рядом, а дочь Черчилля Мэри любезно согласилась быть нашей переводчицей. С моего плохого французского она переводила на родной для Кинга английский язык. Речь зашла о Пирл-Харборе. Скрывать прошлое уже не имело смысла, и Кинг был откровенен.

— Да, конечно, мы допустили непростительную халатность [1], — признался он.

Картина нападения японцев на Пирл-Харбор, нарисованная Кингом в дальнейшем разговоре и известная мне по данным более позднего времени, выглядела примерно так.

---

[1] Нет, не только в халатности здесь было дело. Известно, что США делали все зависящее от них, чтобы Япония повернула свои вооруженные силы против СССР. В Пирл-Харборе США пожинали результаты своей собственной политики попустительства японским агрессорам.— *Прим. ред.*

Еще накануне злополучного дня 7 декабря 1941 года США вели переговоры с Японией. Переговоры двигались туго и явно не сулили благоприятного исхода. Судя по всему, война становилась неизбежной, но США не приняли необходимых в таких случаях мер. А между тем главнокомандующему японским флотом адмиралу Ямамото не давали покоя лавры Цусимы. Почти год японские моряки и летчики вели подготовку к тому, чтобы застигнуть врасплох американский флот в Пирл-Харборе. Для тренировок японцы выбрали остров Сиоху, по конфигурации похожий на остров Оаху, где находилась главная база американцев на Гавайских островах. Сооруженные на Сиоху мишени в точности копировали объекты Пирл-Харбора. Руководство операцией поручили опытному и осторожному вице-адмиралу Ч. Нагумо. Были также подобраны самые лучшие летчики. Тренировки велись упорно и систематически.

От одиночной подготовки кораблей и самолетов соединение, предназначенное для нападения на Пирл-Харбор, перешло к общим учениям с выходом в море и «нанесением удара» по острову Сиоху. Было учтено все, даже малые глубины гавани Пирл-Харбора, где торпеды могли не срабатывать, зарываясь в ил. Чтобы этого не случилось, японцы сконструировали специальный стабилизатор, предназначенный для использования торпед на глубинах менее десяти метров. А когда опытные учения показали, что бронированные палубы американских линкоров не пробиваются авиационными бомбами, противник решил использовать 16-дюймовые артиллерийские снаряды с бронебойными головками, снабженными авиационными стабилизаторами. Одним словом, в течение летних месяцев 1941 года японцы заранее все отработали. Дипломатические переговоры они вели лишь для того, чтобы выиграть время, и эти переговоры являлись сплошным лицемерием.

26 ноября японское соединение, состоявшее из двух линейных кораблей, шести авианосцев, трех крейсеров, девяти эскадренных миноносцев, трех подводных лодок и восьми танкеров, вышло в море. Кроме того, в операции участвовало еще 25 японских подводных лодок, развернутых заранее в районе Пирл-Харбора. На авианосцах находилось 360 самолетов. О цели похода знал только самый узкий круг лиц. Для соблюдения маскировки были

запрещены всякие радиопереговоры. Запрещено было даже выбрасывать за борт мусор с кораблей. Только в ночь на 7 декабря, когда соединение подходило уже к Пирл-Харбору, личный состав известили о цели похода. Было объявлено, что Япония начинает войну против США и первой своей задачей ставит уничтожение американского флота в его базе. Как все это было похоже на начало русско-японской войны в Порт-Артуре!

Правда, в те дни, когда мы беседовали с адмиралом Кингом, он еще не располагал подробными данными о действиях японцев. Только после войны американцы получили доступ к японским архивам. Но зато все, что произошло в самом Пирл-Харборе, адмирал знал хорошо: тщательное и спешное расследование полностью восстановило картину трагического утра 7 декабря 1941 года.

В восемь часов утра на кораблях, как обычно, производился подъем флага. Одетые по-праздничному, команды выстроились на верхних палубах. Настроение было отличное, этому способствовала и погода, и предстоявшее многим увольнение на берег. Офицеры с семьями собирались отправиться на машинах в живописные уголки острова; рядовые мечтали посетить различные кафе и кабаре. В столь же мирной обстановке встречали воскресный день и береговые части. Даже зенитные батареи оставались неготовыми к бою.

Около восьми утра сквозь звуки оркестров, игравших на линейных кораблях, послышался гул авиационных моторов. Он доносился с северо-востока. Многочисленные черные точки быстро росли в небе — и уже через две-три минуты можно было отчетливо различить несколько групп самолетов, идущих курсом на Пирл-Харбор. Все произошло так быстро, что на кораблях не успели даже понять, в чем дело. На линкоре «Невада», например, оркестр продолжал играть, когда пулеметная очередь проносившегося над палубой самолета начала косить матросов, стоявших в строю перед подъемом флага. Но главные удары наносили торпедоносцы и бомбардировщики. Первый крупный взрыв раздался на линкоре «Аризона»: через открытый люк бомба попала там в артиллерийский погреб. Корабль взорвался, оставив после себя только пятно горящего мазута. В течение десяти минут взрывы различной силы раздавались на линкорах «Оклахома», «Калифорния» и «Уэст Виргиния». В последний попало несколько

торпед. Вспыхнуло огромное пламя, и линкор быстро затонул.

— Сколько времени продолжался налет? — спросил я Кинга.

— Самолеты улетели через час сорок минут. То, что творилось в гавани, было ужасно, — ответил адмирал.

Я не счел удобным расспрашивать о числе жертв или уточнять подробности гибели кораблей.

Рассказ адмирала Э. Кинга я хотел бы дополнить отдельными деталями, которые стали мне известны позже из американских данных следствия и некоторых опубликованных материалов о вооруженной борьбе на Тихом океане.

Соединение японского адмирала Нагумо в шесть часов утра 7 декабря находилось в 230 милях от острова Оаху. На авианосцах все было готово для атаки. «Запускать моторы!» — раздалась команда в предрассветной мгле. Как бывает перед боем, экипажи работали тихо, но напряженно. Офицеры негромко отдавали приказания. Сотни глаз внимательно наблюдали в бинокли за воздухом и морем. «Удастся ли атаковать внезапно? Не будут ли бомбардировщики обнаружены раньше времени и встречены организованным огнем?» — беспокоилось японское командование. Однако никаких тревожных признаков не было. В приемниках по-прежнему слышалась легкая музыка, поблизости ни на море, ни в воздухе не замечалось ничего подозрительного. События развивались по плану.

В точно рассчитанную минуту все на японских кораблях пришло в движение. Мощные лифты на авианосцах поднимали бомбардировщики на летную палубу; экипажи готовили свои машины к боевому вылету; закончив праздничный завтрак, летчики заняли места в самолетах.

С палуб японских авианосцев один за другим взлетали самолеты с полным запасом топлива и грузом бомб и торпед. 183 машины было в первой группе, 170 — во второй. Только 39 истребителей остались на авианосцах на случай неприятельской атаки. Во главе первой группы летел капитан 1 ранга Мицус Футида. Лишь он имел право вести радиопереговоры.

...От первого удара по американскому флоту зависело многое. Это прекрасно понимал адмирал Нагумо. И хотя он был почти уверен, что внезапность достигнута, время,

оставшееся до удара по американским кораблям, он провел в напряженном ожидании. А из Пирл-Харбора продолжали передавать музыку. Никаких признаков боевой тревоги не было и в помине.

Японский адмирал не ошибся: внезапность была достигнута. Американский флот понес невиданный за всю свою историю урон. Восемнадцать боевых и вспомогательных кораблей было уничтожено и повреждено. Из восьми линейных кораблей, стоявших в гавани, четыре оказались потопленными и четыре получили сильные повреждения. Военно-воздушные силы США потеряли 219 самолетов, а несколько десятков машин были повреждены. Потери в людях составили свыше трех с половиной тысяч человек убитыми и утонувшими. Более тысячи человек были тяжело ранены.

Японцы за всю операцию против Пирл-Харбора потеряли всего пятьдесят пять человек летного состава с двадцати девяти сбитых самолетов, одну большую подводную лодку и пять «карликовых».

Жестокий урок получили американцы в то воскресное утро! Сколько бумаги было исписано официальными лицами и журналистами, чтобы «не повторить ошибки прошлого!». Но все это было, как говорится, постфактум.

НА ЧЕРНОМ МОРЕ

Первый год войны был тяжелым для всех наших фронтов и флотов. У каждого имелись свои трудности, и едва ли есть смысл мерить и взвешивать, на каком флоте было труднее. Нелегко пришлось и Черноморскому, хотя по количеству кораблей и их огневой мощи он на своем морском театре превосходил противника.

Как известно, немецкое верховное командование предполагало захватить все наши приморские города от Одессы до Туапсе с суши, и это решение противника не назовешь случайным или недостаточно продуманным. Гитлер со своими военачальниками пришел к нему, правильно оценив наши возможности на Черном море. Если бы мы не имели там сильного флота, фашисты, по всей вероятности, еще в августе 1941 года попытались бы захватить Одессу комбинированным ударом — с суши и с моря. Мне помнится, как нечто подобное под руководством немецких специалистов провели в Испании весной 1937 года фран-

кисты, захватив Малагу. Но в 1941 году на советской земле дела обстояли иначе. Хвастливая болтовня Геринга («наши войска входят в тело России, как нож в масло») была опровергнута, в частности, длительными боями за Одессу. Важную роль в этих боях сыграл Черноморский флот, поддерживавший осажденный город огнем корабельной и береговой артиллерии, а также снабжавший всем необходимым Приморскую армию и флотские части. Непосредственно в боях участвовало сравнительно небольшое число кораблей, но поблизости, в Севастополе, мы имели эскадру с линкором и крейсерами, и это вынудило немцев не рисковать слабым румынским флотом.

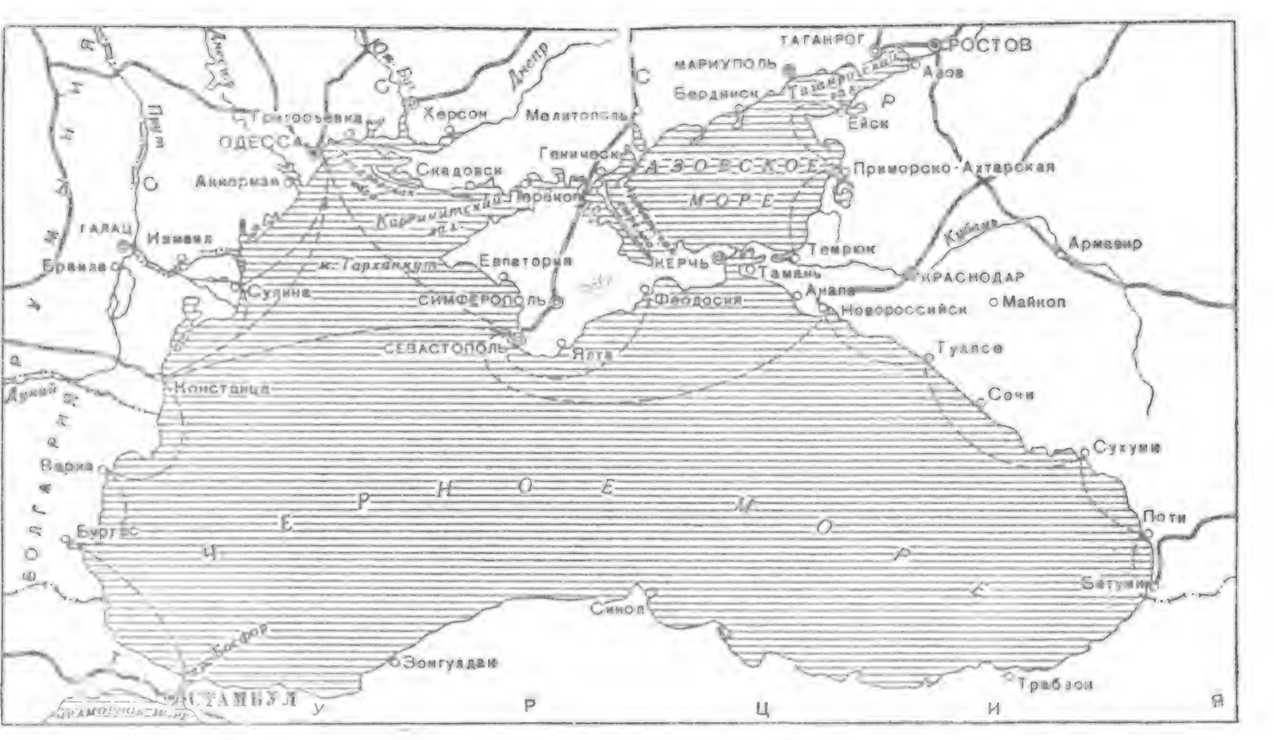
Несмотря на настойчивые требования Гитлера поскорее «покончить с Одессой» и на все усилия, которые предпринимал для этого его верный слуга Антонеску, немцам не удалось достигнуть своей цели в намеченные сроки. Не оправдались в этом же плане и их расчеты в отношении Севастополя. Хотя противник имел серьезное превосходство в силах, Севастополь устоял после двух штурмов в ноябре и декабре 1941 года. Борьба за этот город-крепость вошла в историю Великой Отечественной войны как подлинно героическая эпопея.

Однако будем последовательны и попытаемся изложить по порядку ход событий на Черном море.

После налета немецкой авиации на Севастополь, на рассвете 22 июня, Черноморский флот в сравнительно спокойной обстановке развертывал силы и ставил минные заграждения.

После войны было высказано немало критических замечаний по этому поводу: мол, мы без особой нужды ставили мины у своих баз. Особенно большие сомнения вызвали минные постановки на Черном море. Вице-адмирал И. Д. Елисеев писал мне: «Когда выяснилось, что нашим врагом на Черном море будут румыны и немцы, следовало воздержаться от постановки мин, поскольку большой угрозы с моря не было, а постановка их принесла нам много горя. Основными потребителями моря были мы сами».

Мнение это не безосновательно, но полностью согласиться с ним я не могу. Отсутствие минных полей около Севастополя позволило бы даже слабому противнику под-



Черноморский морской театр

ходить к порту ночью и ставить мины. Весь район моря возле Севастополя пришлось бы считать опасным и постоянно проводить контрольное траление. В то же время любой неприятельский эсминец ночью или в тумане мог подойти к этой важной базе нашего флота и обстрелять ее. И трудно сказать, что доставило бы нам больше беспокойства: свои мины, расположение которых мы отлично знали, или опасения, что враг может войти в не защищенные нашими минами воды.

Бесспорно одно: минировать нужно продуманно. Следует помнить, что мины — угроза не только противнику, но и своим кораблям, что рано или поздно их придется тралить, что штормы срывают их, и тогда они носятся по воле волн.

Я и теперь придерживаюсь мнения, что с оперативной точки зрения постановка оборонительных минных заграждений около своих баз не только на Черном море, но и на Дальнем Востоке была правильной. По идее свои минные поля не могут представлять сколько-нибудь серьезной опасности для плавания и в то же время дают почти полную гарантию командованию от появления в этих местах ночью или в тумане кораблей противника. Конечно, минные поля даже при точном знании своих фарватеров представляют некоторую опасность и создают неудобство для плавания боевых кораблей и транспортов, но опасность эта была бы значительно большей, если бы вражеские надводные корабли или подводные лодки имели возможность набросать около наших баз свои мины. Неприятности, причиняемые своими минными полями, обусловливались главным образом недостатками в технике — мины всплывали, срывались с якорей и становились опасными. Постановка минных полей, конечно, требовала ходить строго по фарватерам.

Считать применение такого мощного оборонительного оружия, как мины, неправильным лишь из-за того, что с ним прибавилось забот, — значило бы признать свое неумение обращаться с ним. Ведь плавают же корабли с опасным боеприпасом в своих погребах!

Командование Черноморского флота с первого дня войны взяло инициативу в свои руки. Флотская авиация наносила удары по важным объектам в Румынии. Дунайская флотилия, отбив первое нападение с румынского берега, высадила на него десант. Подводные лодки вышли

к румынским и болгарским берегам, чтобы найти и атаковать вражеские корабли.

Продвижение немецкой армии по всему фронту уже в начале июля вызвало опасения, что для приморских городов и военно-морских баз может возникнуть угроза с суши. То, что произошло на Балтике, могло повториться и на Черном море. Становилось очевидным, что для флота на первый план выдвигается борьба на флангах армий, упиравшихся в море. При этом, как и на Балтике, многое обернулось не совсем так, как мы себе представляли до войны.

В бытность мою командиром корабля на Черном море высказывалось предположение, что наши вероятные противники попытаются повторить Крымскую кампанию прошлого века, высадив мощный десант где-нибудь на нашем побережье.

Позже над этой угрозой стала превалировать опасность нападения с воздуха и с суши. Помнится, как в 1941 году после захвата немцами острова Крит, когда они применили воздушный десант, мы дали себе ясный отчет в том, что подобная опасность не исключена и для Крыма. Крупных сухопутных сил там не было, было бы целесообразно оперативно подчинить все войска в Крыму Военному совету флота. Но о возможности появления армии врага в районе Перекопа мы не подумали.

Наш Черноморский флот развивался быстро и к началу Великой Отечественной войны состоял из линкора, пяти крейсеров, шестнадцати лидеров и эскадренных миноносцев, двух сторожевых кораблей, сорока семи подводных лодок, восьмидесяти четырех торпедных катеров и ряда вспомогательных судов. Авиация насчитывала шестьсот двадцать пять самолетов. Флот готовили к тому, чтобы обеспечить наше господство на Черном море.

Как и на других морях, одной из важнейших задач флота считали обеспечение флангов армии. Чем ближе шло дело к войне, тем больше внимания уделялось взаимодействию флота с войсками приграничного Одесского военного округа. Именно отработке такого взаимодействия было посвящено и последнее, закончившееся в канун войны учение. Правда, на нем отрабатывались более активные задачи, поскольку предполагалось, что мы будем не только обороняться, но и наступать. Результаты этого учения, проведенного в северо-западном районе мо-

ря, сказались в первые же месяцы войны. Конечно, оно могло бы принести значительно больше пользы, если бы мы учитывали возможность скорого начала войны и более трезво оценивали соотношение сил. Как и на Балтике, где мысль о потере Либавы, а тем более Риги казалась совершенно недопустимой, на Черном море не предполагали, что Одессу придется защищать от сухопутного противника. Хотя флот вернулся с учения за сутки до войны и в море оружие на кораблях находилось в полной боевой готовности, тема учений не соответствовала обстановке, которая могла возникнуть с началом военных действий.

В приказе Гитлера от 21 августа говорилось, что главнейшей задачей до наступления зимы является не взятие Москвы, а захват Крыма, промышленных и угольных районов на Донце и лишение русских возможности получения нефти с Кавказа.

Вражеская группа армий «Юг», продвигаясь на восток и занимая приморские города, угрожала Черноморскому флоту: он-де умрет «сухопутной смертью», лишившись всех своих баз. Но в первые дни войны, пока эта опасность не стала реальной, Черноморский флот приступил к выполнению операций, намеченных еще в мирное время. Румыния, как и предполагалось, выступила союзником фашистской Германии, поэтому было решено нанести удар по главной базе румынского флота — Констанце.

Уже в ночь на 23 июня 1941 года авиация Черноморского флота произвела первый налет на военные объекты Констанцы. 23 июня последовало еще пять налетов: три на Констанцу и два на Сулину.

Немного позднее были нанесены авиационные удары по Плоешти. Этому объекту Ставка и Генеральный штаб придавали особое значение. Румынская нефть была очень нужна фашистской Германии, поэтому Плоешти бомбили и армейская, и флотская авиация. В июле и августе удалось уничтожить сотни тысяч тонн нефти, а добыча ее на какое-то время была сведена почти к нулю.

Говоря о налетах советской авиации на Плоешти, следует подчеркнуть стратегическое значение этих ударов. Не случайно Гитлер в записке Браухичу от 22 августа 1941 года подчеркивал, что нужно скорее захватить Причерноморье и Крым с его аэродромами, а шахты мы всегда захватим. Один удачный налет русской авиации на единственный наш источник нефти, указывалось далее,

и трудно будет предугадать, каким окажется дальнейший ход войны.

Не случайно и то, что И. В. Сталин обращался к Гопкинсу с вопросом, не могут ли англичане (США тогда еще не воевали) бомбить Плоешти.

25 июня два лидера — «Москва» и «Харьков» — вышли в море, чтобы обстрелять Констанцу. Эту ударную группу прикрывали крейсер «Ворошилов» и два эсминца. Корабли совершили переход ночью и на рассвете внезапно появились перед Констанцей. В 5 часов утра оба лидера открыли огонь.

Это был смелый набег, что подтверждали и представители немецкого командования в Румынии.

Командир всего соединения контр-адмирал Т. А. Новиков и командир ударной группы лидеров капитан 2 ранга М. Ф. Романов сделали все от них зависящее, чтобы выполнить задание. По намеченным объектам было выпущено 350 снарядов. На берегу вспыхнули большие пожары: горели нефтебаки.

Но этот успех достался нам дорогой ценой. Минная опасность оказалась значительно большей, чем мы ожидали.

Следует подчеркнуть, что новые электромагнитные мины, сконструированные гитлеровцами, действительно являлись грозным оружием на первом этапе войны. С помощью этих мин немцы отправили на дно не один английский корабль.

Мы тоже столкнулись с минной опасностью на всех морских театрах. На Балтийском флоте подорвался на минном заграждении, поставленном фашистами еще до начала войны в устье Финского залива, крейсер «Максим Горький». На Черном море при выходе из Севастополя подорвался эсминец «Быстрый». Противник использовал как старые, так и новые электромагнитные мины различной кратности действия. Старые тралы для борьбы с последними оказались малоэффективными.

В начале этой книги я рассказывал, что английский контр-адмирал Дж. Майлс обещал поделиться с нами опытом борьбы с этими минами, накопленным английским флотом. Однако надеяться только «на дядю» и не принимать собственных экстренных мер было нельзя.

Минно-торпедный институт ВМФ прилагал все усилия, чтобы скорее раскрыть секрет нового немецкого ору-

жия, и внес свои предложения по борьбе с ним. Но кардинально помочь флоту могла только более квалифицированная научная сила. Мы обратились за помощью, и она к нам пришла.

В августе 1941 года на Черноморский флот выехала во главе с А. П. Александровым группа сотрудников Ленинградского физико-технического института: И. В. Курчатов, А. Р. Регель, П. Г. Степанов и К. К. Щерба. Ученые вместе с флотскими минерами часто с риском для жизни разбирали взрывные устройства немецких мин в поисках секретов нового оружия и выработки контрмер. Г. Охрименко, А. Малов, М. Иванов и Н. Квасов — вот фамилии черноморских минеров, которые ощупью, с замиранием сердца разбирались в неизвестных приборах, ища, как обезвредить коварную машину, готовую в любую секунду взорваться при малейшей неосторожности. И вскоре задачу удалось решить. Тральщики были снабжены специальными новыми тралами, а крупные корабли постепенно оборудовались специальными противомагнитными обмотками. Помнится, в первую очередь такой противоминной обработке подверглись подводные лодки типа «С».

Советские ученые внесли большой вклад в дело победы над врагом, и вклад этот был по заслугам оценен правительством. Многие ученые были награждены орденами и удостоены Государственной премии.

Позже, как-то встретившись со мной в Кремле, Игорь Васильевич Курчатов поинтересовался: «Как справился наш флот с электромагнитными минами?» И я с удовлетворением подтвердил, что благодаря рекомендациям, сделанным им и его коллегами, флот неплохо выполняет задачи борьбы с вражескими минами.

Неправильно, однако, было бы думать, что кратковременное пребывание на Черном море группы ленинградских ученых помогло решить до конца все вопросы борьбы с немецкими неконтактными минами. Борьба эта длилась в течение всей войны, и не последняя роль принадлежит здесь минно-торпедному управлению ВМФ (начальник Н. И. Шибаев) и некоторым специалистам-минерам, таким, как профессор О. Б. Брон и другие.

С развитием военных действий появились новые типы мин: акустические, магнитноакустические и, наконец, гидравлические. Против них нужно было искать противо-

ядие. Мы привлекли к этому делу самых опытных и высококвалифицированных ученых. Реальную помощь в тралении новых вражеских мин оказывала флоту специально созданная акустическая группа под руководством Н. Н. Андреева, ставшего впоследствии академиком.

Но вернемся к набегу на Констанцу в первые дни войны, когда мы еще не имели надежного средства борьбы с немецкими электромагнитными минами.

Наши артиллеристы удачно накрыли цели. При отходе корабли дали большую скорость — тридцать узлов — и пошли на зигзаге; в итоге потеряли параваны — приспособления для обезвреживания мин, и лидер «Москва» подорвался. Раздался оглушительный взрыв, корабль переломился и затонул. «Харьков» пытался помочь тонущим, но сам получил повреждения от огня береговых батарей. Если бы из-за минной опасности корабли замедлили ход, они могли бы понести еще больший ущерб от огня береговой артиллерии. Видимо, давая задание провести операцию, командование флота должно было точно указать, как выполнять задачу, сообразуясь с обстановкой и не допуская неоправданного риска. Однако такого гибкого подхода в управлении у нас тогда еще не было. Действовать нередко приходилось по принципу «любой ценой».

Существовала ли возможность выполнить операцию удачнее и без потерь? Бывший командующий эскадрой контр-адмирал Л. А. Владимирский после войны говорил мне, что обстрел берега следовало вести не лидерам, имевшим меньшую дальность огня и слабые корпуса, а крейсеру. Это позволило бы обстреливать Констанцу с дистанции 180—190 кабельтовых, находясь за пределами неприятельских минных полей. Однако боязнь рисковать крупным кораблем привела, по словам того же Л. А. Владимирского, к другому решению. Между тем в мирное время мы готовили для подобных операций именно крейсера. Корректировка огня с самолета была отработана хорошо, и это позволяло крейсерам вести огонь на предельных дистанциях.

Мы учли урок набега на Констанцу. В ноябре 1942 года для обстрела базы вражеских кораблей в Сулине был послан крейсер «Ворошилов». Он выполнил задачу успешно и без потерь, хотя враг сопротивлялся сильнее, чем во время набега на Констанцу.

Судьбу личного состава «Москвы» удалось выяснить значительно позже. Многие погибли, в том числе и заместитель командира по политчасти Г. Т. Плющенко. Командир корабля А. Б. Тухов и 69 моряков были схвачены фашистами. Тухов, находившийся все время со своими матросами, организовал побег, дрался в составе партизанского отряда и погиб 5 марта 1944 года в бою под Голованевском, недалеко от Одессы.

По мере уточнения обстановки на южном крыле фронта внимание командования Черноморского флота и Главного морского штаба с каждым днем все больше привлекали Дунай и Одесская военно-морская база.

Входившая в состав Черноморского флота и находившаяся на самой границе Дунайская флотилия организованно и без промедления ответила огнем на огонь с румынского берега и высадила туда небольшие десанты. Казалось, она и дальше могла не менее успешно выполнять свои задачи. Но через две недели обстановка на фронте в Северной Молдавии ухудшилась. Флотилия получила приказ о тесном взаимодействии с 14-м стрелковым корпусом, а устье Дуная остались прикрывать только малочисленные части. В первой половине июля, когда шло отступление наших сухопутных войск, верхнедунайский отряд флотилии едва прорвался с боями в Измаил. Ее командующий Н. О. Абрамов потом рассказывал мне, какие огорчения доставила ему эвакуация Измаила после успешных действий флотилии в первые дни войны.

В последующие периоды войны вновь организованной Дунайской флотилии под командованием контр-адмиралов С. Г. Горшкова и Г. Н. Холостякова выпала честь самым активным образом взаимодействовать с сухопутными соединениями и продвигаться к Вене, участвуя в освобождении Румынии, Венгрии, Югославии и Австрии. Но об этом — позднее.

Во второй половине июля реальная угроза нависла над Одессой. На очередных докладах начальника Главного морского штаба мы все дольше обсуждали положение Одесской базы и задавали себе вопрос, как быть. Из разговоров в Генштабе и в Ставке Верховного Главнокомандования я заключил, что для стабилизации фронта делается все возможное, но остановить противника пока не удается.

ОДЕССА

Одесса запомнилась мне с двадцатых годов. Крейсер «Червона Україна», на котором мне довелось начать службу, проходил там в 1927 году первые ходовые испытания.

Черноморцы любили заходить в Одесский порт, любили этот чудесный, гостеприимный город.

Как военно-морская база Одесса приобрела значение лишь в последние предвоенные годы. Пока фашистская Германия не угрожала нам нападением, создавать там базу не было нужды. Береговая оборона и соединение кораблей вполне обеспечивали безопасность в районе Одессы. Лишь после нападения Германии на Польшу в 1939 году пришлось практически считаться с тем, что Румыния в случае войны может стать союзницей Германии. На оперативных картах уже рисовали фронт большой протяженности, упиравшийся своим флангом в Черное море.

Как только гитлеровцы убедились, что им не удастся захватить с суши наши военно-морские базы и порты на Черном море, они начали срочно пополнять морские силы на этом театре. На Черное море было направлено около 400 военных кораблей и торговых судов, в том числе 6 подлодок, 16 торпедных катеров, 50 десантных судов, 23 тральщика и 26 охотников за подводными лодками.

Столь крупное пополнение румынского флота немецкими кораблями, естественно, доставило немало неприятностей командованию советского флота в период борьбы за Крымский полуостров, Керченский пролив и Кавказское побережье.

Наступление группы немецких армий «Юг» на Киев и Донбасс создавало реальную угрозу с суши. Надежность обороны Одессы теперь немало значила для безопасности плавания в ее районе да и для Днепровской флотилии в случае ее вынужденного отхода в устье Днепра. Поэтому в первые же дни войны командование Черноморского флота предписало командиру Одесской базы контр-адмиралу Г. В. Жукову немедленно строить оборонительные рубежи и всеми силами готовиться к отражению врага. Это в известной степени повлияло на последовавшее вскоре решение Ставки: возложить ответственность за оборону города на Черноморский флот и во главе оборонительного района поставить моряка — командира базы.

Своевременная подготовка к боям за город и четкое взаимодействие Приморской армии и флота позволили надолго сковать здесь восемнадцать дивизий противника. Жители Одессы не только строили оборонительные рубежи, но и активно помогали фронту в ходе боев. Этот портовый город всегда был тесно связан с Черноморским флотом, а торговые моряки уже с первых дней войны перешли на военное положение.

Строительством оборонительного пояса Одессы руководил генерал-майор инженерных войск Аркадий Федорович Хренов, с именем которого связано очень многое в укреплении обороны наших военно-морских баз с суши. Я считаю, что просто обязан рассказать о его плодотворной деятельности.

В 1940 году на апрельском совещании правительства с военачальниками много внимания было уделено роли инженерных сооружений в условиях современной войны. И. В. Сталин в довольно резкой форме выразил от имени правительства неудовлетворение боевой подготовкой отдельных родов войск. В Наркомате обороны было создано Военно-инженерное управление, начальником которого стал А. Ф. Хренов.

Как-то разговорившись со мной, Аркадий Федорович рассказал об огромной работе, которая сразу была начата его управлением. Инженерные сооружения планировались даже в таких приморских районах, как Моонзундский архипелаг или Либава. «Все поняли, — рассказывал он, — что наиболее правильное решение проблемы обороны государства надо искать в сочетании маневренных средств ведения войны с прочными укреплениями, где этого требует обстановка и где позволяет местность. 18 ноября 1940 года Сталину в присутствии Ворошилова, Тимошенко, Микояна и Вознесенского был доложен разработанный Генеральным штабом план инженерной подготовки. Докладывал тогдашний начальник Генштаба Мерецков. После доклада, глядя на карту, Сталин стал задавать вопрос за вопросом. Помнится, он спрашивал:

— Как план строительства новых укрепленных районов предусматривает использование старых крепостей? С какими предложениями обращался к вам по вопросам обороны военно-морских баз Нарком ВМФ Кузнецов? Был ли привлечен к разработке плана Борис Михайлович

Шапошников[1]? Почему не привлекли к работе Главный морской штаб?

Вскоре после этого совещания в Кремле А. Ф. Хренов посетил Наркомат ВМФ, и мы вместе с работниками штаба подробно ознакомились с наметками Генштаба и внесли свои предложения в части, касавшейся флотов. 16 декабря 1940 года Наркомом ВМФ был издан специальный приказ, в котором военным советам флотов и флотилий предлагалось провести ряд срочных мер с целью укрепления сухопутной и противодесантной обороны военно-морских баз и побережья. В самом конце декабря переработанный Генштабом план инженерной подготовки будущих театров военных действий был вновь доложен И. В. Сталину, уже в присутствии Б. М. Шапошникова, и одобрен без особых поправок и замечаний.

Вероломное нападение Гитлера на Советский Союз помешало нам осуществить этот план.

Но вернемся к событиям в Одессе.

Наркомат ВМФ горячо поддерживал мнение Военного совета флота о том, что оставлять Одессу с ее береговыми батареями и хотя небольшими, но стойкими обученными частями было бы неправильным. На очередном докладе в Ставке я выяснил точку зрения Генерального штаба. Генштаб счел мое мнение правильным и подтвердил, что Одессу нужно удерживать. Мне обещали, что об этом доложат И. В. Сталину.

26 июля в адрес Военного совета флота мною была направлена телеграмма с приказанием предупредить командира Одесской базы контр-адмирала Г. В. Жукова, что, независимо от положения на фронте, за Одессу следует драться до последней возможности. Одновременно было приказано готовить береговые батареи к стрельбе по сухопутному противнику, а также к взаимодействию с кораблями и авиацией. Это было сделано своевременно.

В дневнике бывшего начальника штаба сухопутных войск Германии генерал-полковника Гальдера есть такое свидетельство: «...Оборона Одессы носила характер сопро-

---

[1] В то время Б. М. Шапошников был заместителем Наркома обороны и осуществлял руководство Главным военно-инженерным управлением и Управлением строительства укрепленных районов.— *Прим. ред.*

тивления, без мысли отступления; оборона отличалась наступательными действиями, была активной». Нам это хорошо известно самим, но и показания врага в данном случае не излишни.

Одесса являлась южным флангом немецкой армии. Для флота любой страны обеспечение флангов армии, если они упираются в море, составляет одну из важных задач как в период наступления сухопутных войск с целью занять побережье врага, так и в случае вынужденного отступления. Вот почему, когда фланги сухопутных армий на Севере, на Балтике и на Черном море упирались в водное пространство, флоты всегда считали их обеспечение задачей первостепенной важности.

В обстановке же первого периода войны, когда инициатива временно находилась в руках врага, обеспечить устойчивость флангов, упиравшихся в море, было особенно важно. Иначе к уже имевшимся трудностям неизбежно прибавилась бы еще и угроза с моря. Наши войска, к счастью, не испытали на себе фланговых тыловых ударов с моря. Видимо, поэтому о тыловых ударах с моря мало писалось и говорилось после войны, хотя эта тема явно заслуживает внимания.

Задача захватить Одессу вначале была возложена на румынскую армию. Гитлер требовал сделать это не позднее августа 1941 года! В дневнике Гальдера записано: «Румыны считают, что только в сентябре им удастся занять Одессу. Это слишком поздно. Без Одессы мы не сможем захватить Крым...» Немцы понимали, что означает для них захват Крыма. Еще 22 августа тот же Гальдер писал: «Захват Крымского полуострова имеет первостепенное значение для обеспечения подвоза нефти из Румынии».

Гитлеровское командование рассчитывало взять Одессу значительно раньше. Это требовалось не только для «захвата Крымского полуострова», но и для успешных операций на всем южном направлении. Однако в Одессе неожиданно для себя вражеские войска столкнулись с яростным сопротивлением ее защитников. И хотя румынские дивизии пополнялись немецкими подразделениями, хотя против кораблей Черноморского флота, активно помогавших удерживать Одессу, были брошены испытанные фашистские асы, Одесса продолжала отбивать атаки врага. Сопротивление героически оборонявшихся войск Примор-



Бои за Одессу

ской армии[1] и моряков до 16 октября 1941 года оказало огромное влияние на ход войны. Не случайно оборона Одессы была в центре внимания наших и иностранных газет в августе — сентябре 1941 года.

Мне думается, значение огромного Одесского порта определялось не только проблемой подвоза горючего. Оставшаяся в немецко-румынском тылу Одесса вообще мешала захватчикам уверенно чувствовать себя не только в море, но и на суше.

Попытка румынской армии своими силами взять Одессу кончилась полным провалом. С остроумием, присущим одесситам, защитники города написали письмо Антонеску:

«...Не тебе с дурною головою выступать против нас войною.

Огнем и мечом расправимся с тобою... Запомни, что наша Одесса, как и вся Украина, будет только советской, а не твоей боярской.

Об этом ты, фашистский холуй, и Гитлеру отрапортуй».

26 сентября Гальдер записал в своем дневнике: «Позавчера Антонеску принял решение просить у немцев помощи, т. к. румыны одни не смогут взять Одессу. Антонеску требует: а) войск; б) помощи авиации».

Противнику удалось занять Одессу только после того, как мы в ночь на 16 октября по решению Ставки ВГК оставили ее, нанеся огромный урон румынским войскам.

Оборона Одессы — пример тесного взаимодействия различных видов вооруженных сил. Между тем авторы некоторых статей и даже книг, рассказывая об этом событии, отводят решающую роль либо морякам, либо Приморской армии. На мой взгляд, столь односторонний подход никак нельзя оправдать.

Можно с уверенностью сказать, что Приморская армия не удержала бы Одессу столько времени без моряков, но и сравнительно малочисленные флотские части тоже не смогли бы заполнить всю линию обороны и долго защищать город. Я не говорю уже о том, что значили в те дни боеприпасы и продовольствие, которые доставляли сражавшимся черноморцы. Важную роль в дни осады

---

[1] Группировка оборонявшихся войск Приморской армии включала 25, 95, 421, 157-ю стрелковые, а также 2-ю кавалерийскую дивизии.— *Прим. ред.*

города сыграли также и батареи береговой обороны Одесской военно-морской базы. Героизм советских воинов везде был высок. Разная же степень боевой подготовки и стойкости объяснялась вовсе не тем, что одни носили полосатую тельняшку, а другие — гимнастерку защитного цвета. Армия и флот, воспитанные Коммунистической партией, одинаково не щадили жизни ради победы над врагом. Полезнее будет поэтому не выискивать какие-то особые заслуги того или другого вида вооруженных сил, а отдать должное боевому содружеству армии и флота.

На первом этапе войны, в условиях вынужденного отступления, особенно остро чувствовались все недоработки мирного времени, касавшиеся взаимодействия двух военных наркоматов. Так, неуставное выражение «привлечь к делу Черноморский флот» армейские и флотские начальники понимали по-разному, и порой даже по этому поводу возникали разногласия. Главнокомандование Юго-Западного направления стремилось как можно больше сил флота использовать для обороны Одессы, не считаясь с другими задачами, стоявшими перед флотом. Но даже тяжелая обстановка первых месяцев войны и отсутствие нужных, детально разработанных положений не оправдывают многочисленных подчинений и переподчинений Черноморского флота в то время.

В первые дни обороны в Одессе было два командования: командование Отдельной Приморской армии во главе с генерал-лейтенантом Г. П. Софроновым, подчиненным Южному фронту, и командование Одесской военно-морской базы во главе с контр-адмиралом Г. В. Жуковым, подчиненным командующему Черноморским флотом. Когда борьба за Одессу только начиналась, отряд кораблей состоял из старого крейсера «Коминтерн», нескольких, также не новых, эсминцев и канонерских лодок. Но вскоре этого оказалось недостаточно, и для защиты Одессы периодически привлекались крейсера «Червона Україна», «Красный Крым», «Красный Кавказ» и значительное число эсминцев. Поэтому до тех пор, пока Ставка не решила образовать Одесский оборонительный район, в действиях флотского и армейского командований не хватало согласованности. Но в начале августа наступавший враг отрезал части Приморской армии и Одесской базы от основных сил Южного фронта. Вот тогда и потребовалось срочно решить, кому поручить оборону Одессы. Меня

вызвали в Ставку. Мои соображения сводились к тому, что без активной поддержки Черноморского флота оборона Одессы не может быть устойчивой.

— Кто персонально возглавит оборону? — спросил меня И. В. Сталин.

Я ответил, что там есть командир военно-морской базы контр-адмирал Жуков. Однако окончательного решения тогда принято не было. В Одессу была послана телеграмма Ставки: «Одессу не сдавать и оборонять до последней возможности, привлекая к делу Черноморский флот». Эта телеграмма была продиктована лично Сталиным.

Почему же в начале августа Ставка, несмотря на мои просьбы, не приняла решения о назначении Г. В. Жукова старшим в обороне Одессы и тем самым о подчинении его (и всех войск) Черноморскому флоту?

Не могу утверждать, что Б. М. Шапошников противился этому, но имею основания предположить, что именно он больше, чем Верховный Главнокомандующий, опасался подчинения сухопутных частей флотским начальникам. Помню, я спросил Бориса Михайловича, поддержит ли он назначение моряка, если я буду настаивать на этом перед Сталиным. Шапошников уклонился от ответа. Во всяком случае, он знал мнение Главного морского штаба и Наркома ВМФ по этому вопросу, но подготовил телеграмму с приказанием оборонять Одессу «до последней возможности» в адрес сухопутного командования, возложить же эту задачу на Черноморский флот явно остерегался.

Как и следовало ожидать, сразу возникло много неясностей в требованиях к Черноморскому флоту, чувствовалась неопределенность функций командующего флотом. Выбрав момент, я снова предложил поставить во главе обороны Одессы моряка — командира военно-морской базы, подчиненного командующему флотом.

На этот раз было решено создать Одесский оборонительный район (ООР), подчинив его Военному совету Черноморского флота. Командующим был назначен Г. В. Жуков, членами Военного совета ООР — И. И. Азаров, Ф. Н. Воронин и А. Г. Колыбанов. В начале октября генерал И. Е. Петров, сменивший Г. П. Софронова и командовавший до этого 25-й Чапаевской дивизией, стал во главе Приморской армии.

Директива Ставки о создании Одесского оборонительного района была подписана 19 августа. Хотя решение было принято с некоторым опозданием — Одесса с 8 августа находилась на осадном положении, — оно все же внесло полную ясность в вопросы организации обороны.

С организацией Одесского оборонительного района во главе с контр-адмиралом Г. В. Жуковым произошли некоторые перестановки людей. Начальником штаба ООР стал сухопутный генерал Г. Д. Шишенин. Этот факт я считаю весьма положительным, сочетание получилось удачное. Заместителем Жукова по его просьбе был утвержден генерал Г. П. Софронов. Командиром Одесской военно-морской базы стал контр-адмирал Д. И. Кулешов, а начальником штаба — капитан 1 ранга К. И. Деревянко.

События развивались следующим образом. Пока Приморская армия не была отрезана от основных сил Южного фронта, не возникало и мысли о возложении ответственности за оборону Одессы на Черноморский флот и о создании ООР. Правда, еще в июле можно было предвидеть, какой оборот примут события, если Южному фронту не удастся остановить противника. Однако исходя из уже имевшегося опыта, ГМШ и Нарком ВМФ признавали пока невозможным поднимать вопрос о целесообразности поручать дело обороны города флоту.

Вопрос о том, на кого возложить ответственность за оборону Одессы, встал особенно остро после того, как Приморская армия оказалась в окружении и стала целиком зависеть от снабжения морем. Но, естественно, не это привело Ставку к решению возложить ответственность за оборону Одессы на Черноморский флот, создать ООР и назначить командующим этим районом контр-адмирала Г. В. Жукова. Становилось очевидным: чтобы и дальше удерживать Одессу, потребуется выделить моряков, использовать флотскую авиацию, береговую оборону и корабли. Взаимодействие всех сухопутных и флотских частей, бесспорно, мог лучше всего наладить Военсовет флота и его представитель на месте. Поэтому-то мы и пришли к выводу, что самым удачным вариантом решения будет создание в Одессе оборонительного района во главе с адмиралом.

Больше всего подходил для этой роли командир военно-морской базы контр-адмирал Г. В. Жуков. Он не только прекрасно знал обстановку под Одессой и в самом го-

роде, но и обладал всеми личными качествами, необходимыми командующему оборонительным районом. На Жукове и был остановлен выбор. Военсовет флота возражений по этой кандидатуре не имел, и я доложил об этом в Ставке.

Гавриила Васильевича Жукова я знал еще в те времена, когда он командовал одной из канонерских лодок на Черном море. В конце 1936 года он прибыл в Испанию. На вопрос, куда бы хотел получить назначение, он ответил: «Только на корабль». Ему не раз приходилось совершать рискованные походы в базу Маон, находившуюся рядом с логовом франкистов на Балеарских островах. Участвовал он и в боях с мятежными кораблями. Все прошлое Жукова говорило, что он способен возглавить оборону Одессы. Так оно и получилось.

Действиями Черноморского флота по обороне Одессы руководил Главный морской штаб, хотя Ставка нередко обращалась прямо к Г. В. Жукову. Флоту было приказано обеспечить надежное сообщение с Одессой и выделить часть кораблей для постоянной поддержки ее защитников. Более восьми тысяч моряков уже находились па оборонительных рубежах вокруг города. И не случайно полк морской пехоты под командованием ветерана гражданской войны полковника Я. И. Осипова вошел в историю героической обороны Одессы. Из частей Приморской армии надо отметить 25-ю и 95-ю стрелковые дивизии. Так, 18 августа 1941 года в отражении главного удара, наносимого тремя пехотными дивизиями и танковой бригадой противника вдоль линии железной дороги Раздельная — Одесса, героически отбивали атаки все части 95-й стрелковой дивизии. В этом же бою отличился 161-й стрелковый полк 95-й стрелковой дивизии, а командир 3-го батальона этого полка лейтенант Я. Г. Бреус получил звание Героя Советского Союза.

Из кораблей в обороне города в разное время участвовали три крейсера, два вспомогательных крейсера, два лидера, десять эсминцев, четыре канонерские лодки и другие. Заслуживают быть выделенными крейсер «Красный Крым» под командованием А. М. Зубкова (комиссар Ф. П. Вершинин), лидер «Ташкент», которым командовал В. Н. Ерошенко, и эсминец «Бойкий» под командованием Г. Ф. Годлевского.

Корабли эскадры под командованием контр-адмирала

Л. А. Владимирского сделали более ста пятидесяти выходов, поддерживая войска артиллерийским огнем. В трудное для Одессы время, в двадцатых числах сентября, с боевых кораблей был высажен морской десант в район Григорьевки. Высадкой десанта командовал контр-адмирал С. Г. Горшков. В результате успешных действий десанта и войск оборонительного района, перешедших в наступление, плацдарм обороны был расширен, и Одесский порт стал недосягаемым для артиллерии противника. Но враг продолжал рваться к Одессе.

Просматривая материалы, относящиеся к этой сравнительно небольшой, но хорошо выполненной десантной операции, даже теперь, спустя почти 30 лет, нельзя не отметить огромную работу, проделанную штабом эскадры во главе с капитаном 1 ранга В. А. Андреевым и под руководством командующего эскадрой контр-адмирала Л. А. Владимирского.

В связи с этим хочется еще раз подчеркнуть роль штабов всех степеней, и особенно штабов крупных соединений. При встречах с бывшими командирами кораблей и соединений, участниками операций Черноморского флота, я часто слышал о том, как много вопросов в ходе проведения операций им приходилось подготавливать, уточнять и, наконец, разрешать со штабом флота и персонально с контр-адмиралом И. Д. Елисеевым. Ивана Дмитриевича я знал еще с тех времен, когда командовал крейсером «Червона Україна» — он был моим старшим помощником. Высокообразованный, дисциплинированный, исключительно организованный командир, он проявил себя с самой лучшей стороны в годы войны и в качестве начальника штаба Черноморского флота. Недаром Елисеева и по сей день вспоминают добрым словом все, с кем он работал.

В первые, самые тяжелые месяцы исторической обороны Одессы Ставка не ограничивалась приказами и директивами, отдаваемыми по принятой форме. Иногда телеграммы Ставки содержали не категорическое требование «остановить противника» или «удержать свои позиции», а просьбу к командованию на местах и к войскам продержаться до получения подкреплений или в течение какого-то времени.

Такая телеграмма была получена в Одессе в середине сентября 1941 года: «Передайте просьбу Ставки Верховного Главнокомандования бойцам и командирам, защищающим Одессу, продержаться 6—7 дней, в течение которых они получат подмогу в виде авиации и вооруженного пополнения... И. Сталин». Мне известно, что этот текст был продиктован лично Верховным Главнокомандующим.

Не удивительно, что подобные обращения Верховного Главнокомандования быстро находили путь к сердцу рядовых бойцов. Не скрывая тяжелого положения с резервами или техникой, Ставка одним простым словом «просим» поднимала дух бойцов, в результате чего удары по врагу становились еще более мощными.

Телеграмма, которую я процитировал выше, сыграла огромную роль в обороне Одессы. Фашистские полчища были надолго задержаны у стен этого города.

Несмотря на огромное превосходство врага, войска Приморской армии, в том числе прославленная 25-я Чапаевская стрелковая дивизия, вместе с моряками успешно сдерживали его натиск. Их героическая борьба значила немало в ходе общего сражения за Родину памятной осенью 1941 года.

В конце сентября положение Одессы еще не было критическим, при поддержке флота город мог бы обороняться долго. Но опасность, нависшая над Крымским полуостровом со стороны Перекопа, заставила Ставку использовать все силы Черноморского флота и Приморскую армию для обороны Крыма, и особенно Севастополя, на случай, если противник прорвется на полуостров.

Враг нацеливался на Севастополь и ставил под угрозу связь с Одессой. Ее защитники получили приказ эвакуироваться в Крым. Решение Ставки Верховного Главнокомандования об эвакуации Одессы было принято 29 сентября. Тогда же, после совещания в Ставке, где обсуждалось не только и, пожалуй, не столько положение в Одессе, сколько обстановка на подступах к Крыму и на Южном фронте в целом, я направил телеграмму Военному совету Черноморского флота: «Приказываю немедленно готовиться к эвакуации Одессы». Учитывая, как важно командованию на местах получить информацию возможно раньше, Наркомат ВМФ обычно посылал телеграммы,

как только узнавал о решениях, принятых Ставкой или Генштабом.

30 сентября я послал телеграмму Военному совету Черноморского флота с рядом практических указаний. Имея опыт эвакуации Таллина, приходилось считаться с возможностью быстрого прорыва немцев в Крым и, стало быть, с необходимостью скорого оставления Одессы. На практике обстановка позволила составить детальный план эвакуации.

Местом самых упорных боев являлся в это время правый фланг обороны Одессы. Именно там отличились моряки 54-го стрелкового полка, артиллеристы 134-го гаубично-артиллерийского полка, а также пограничники и артиллеристы береговой обороны. Не случайно первые (скупые в то время) награды получили 43 моряка, среди которых были Я. И. Осипов и командир 21-й батареи А. И. Кузнецов, пожертвовавший своей жизнью во имя победы над врагом.

180-миллиметровая береговая батарея А. И. Кузнецова прикрывала вход в Одессу с моря. Но в конце августа, когда противник угрожал прорваться к порту, 21-я батарея оказалась на переднем крае обороны. Вот как описывает те дни бывший начальник штаба Одесской базы капитан 1 ранга К. И. Деревянко: «Начав отражать натиск врага на предельных дистанциях, батарея отбивала атаки, расстреливая врага в упор, когда он приблизился к ней. Это было в последних числах августа. Несколько раз дело доходило до рукопашных. В первых рядах всегда находился А. И. Кузнецов. Обстановка там была такова, что телефонист батареи не раз прерывал переговоры, чтобы схватиться с врагом врукопашную...»

5 октября я получил директиву Ставки, подтверждавшую необходимость эвакуировать Одессу, и сразу же послал Военному совету флота телеграмму: «Эвакуацию Одессы проводить согласно приказу полностью». 6 октября радировал снова: «Дайте указание Жукову не затягивать эвакуацию. Вывозить в первую очередь войска и оружие. Весь транспорт подчинить этой задаче». Такое неоднократное напоминание об эвакуации в указанные Ставкой сроки вызывалось усложнявшейся с каждым днем обстановкой на Перекопе и необходимостью срочно перебросить в Крым подкрепления.

Посадка войск на корабли при отступлении — дело

сложное. Обязательное условие для организованной эвакуации крупного масштаба — достаточный запас времени. Оно необходимо для подготовки, маскировки и неожиданного для противника проведения самой ответственной части операции — посадки последнего эшелона. Так, в годы первой мировой войны английское командование вело длительную и детальную до мелочей подготовку к вывозу своих войск с Галлипольского полуострова в Турции, после того как провалились планы тогдашнего морского министра У. Черчилля по захвату проливов. Это почему-то отложилось у меня в памяти еще со школьной скамьи.

В период Великой Отечественной войны советскому флоту трижды пришлось эвакуировать войска и население в крупных масштабах — из Таллина, Одессы и Ханко. В каждом случае условия были разными, но везде по-своему трудными. Эвакуацию приходилось проводить буквально под прицелом неприятельских орудий. Причем эвакуироваться было тем труднее, чем упорнее, «до последней возможности» шла борьба.

В Таллине, как я уже писал, командование имело всего несколько дней на подготовку, посадку и отход кораблей и транспортов. Враг наседал и к тому же имел большое превосходство в силах. Но и в этих условиях проводилась маскировка: огонь из всех орудий на берегу и с кораблей создавал впечатление если не подготовки к наступлению, то продолжения прочной обороны.

В Одессе, в отличие от Таллина, приказ об эвакуации был получен заблаговременно. В распоряжении командования флота и ООР оказалось более двух недель, с 1 по 16 октября 1941 года. Нажим со стороны врага был здесь сравнительно невелик: даже при численном превосходстве враг боится своего противника, если тот героически обороняется и при случае сам готов броситься в контратаку. Войска отошли настолько скрытно, что, когда последний эшелон уже вышел из порта, румыны все еще боялись двинуться к городу.

Позднее мне приходилось беседовать с адмиралами Г. В. Жуковым, Д. И. Кулешовым и другими военачальниками, причастными к этой сложной операции. Успешную эвакуацию войск они связывают с именем генерала И. Е. Петрова, роль которого как в обороне Одессы, так и в перебазировании войск в Крым была велика.

Нетрудно понять, что приказа об оставлении Одессы, где шли упорные и успешные бои, Ставка давать не хотела, несмотря на тяжелое положение на Перекопе. Мне известны раздумья И. В. Сталина в связи с эвакуацией Одессы. Он приказал мне запросить Военный совет Черноморского флота о целесообразности оставления в Одессе части войск, до двух дивизий, чтобы еще держать город и отвлекать на себя силы противника. Такая телеграмма 4 октября была послана. Я просил донести мнение Военного совета об этом, с учетом, что дивизия, которая обещана из Новороссийска, дана не будет.

Главный морской штаб и Военный совет Черноморского флота доложили мне о нецелесообразности такой полумеры. Дальнейшие события подтвердили, что задержка с эвакуацией Одессы или оставление там части войск могли роковым образом сказаться на обороне Севастополя и, само собой, на судьбе защитников Одессы.

Положение с каждым днем осложнялось не только на юге, но и под Москвой.

До середины октября из Одессы было вывезено свыше ста тысяч человек. Сотни рейсов (152 на боевых кораблях и 129 на транспортных судах), названных потом «огненными», сделали военные и торговые моряки. Кульминационным моментом эвакуации был вечер 15 октября. Крейсера, эсминцы и транспорты были стянуты в гавани Одессы, уже простреливаемой артиллерией противника. Скрытно оставив свои позиции, которые противник обстреливал потом еще несколько часов, наши части прикрытия — более тридцати тысяч человек — погрузились на транспорты почти без потерь.

Шестьдесят восемь дней героической обороны Одессы остались позади. Впереди были тяжелые испытания как для ее бывших защитников, так и для всей страны. Но главное состояло в том, что у советских людей росла вера в победу, а надежды гитлеровцев на молниеносную войну с каждым днем таяли, хотя армии их были еще сильны.

Подвиг моряков-черноморцев, воинов Приморской армии и жителей Одессы, подвиг всех, кто оборонял ее, — одна из ярчайших страниц истории Великой Отечественной войны.

Одесса по праву занимает достойное место в ряду городов-героев. О трудных и славных минувших днях

напоминают здесь монумент Неизвестному матросу и Вечный огонь — символ неугасимой памяти о тех, кто погиб, защищая город.

СЕВАСТОПОЛЬ

Героическая оборона Севастополя будет детально описана историками. Располагая всеми документами, они воссоздадут подлинную картину происходившего.

Я не ставлю себе задачу подробно описывать или анализировать Севастопольскую оборону 1941—1942 годов. Однако, придавая большое значение этому историческому событию, считаю необходимым высказать некоторые суждения.

Оборона Севастополя, осажденного противником и удаленного от военно-морских баз Кавказского побережья, была поистине героической эпопеей. Ставка Верховного Главнокомандования и Генеральный штаб, не ограничиваясь изданием директив, детально занимались положением дел в Севастополе не только в связи с общим положением на фронте, но и с учетом обстановки на его южном фланге.

Вопрос о значении Севастополя как военно-морской базы в системе обороны всего Черноморского побережья не раз обсуждался еще в предвоенные годы. На флот возлагалась обязанность оборонять побережье с моря, но в ведении флотского командования находились лишь отдельные прибрежные районы, где базировались корабли или строились береговые батареи (основные из этих районов — Севастополь, Одесса, Керчь, Новороссийск, Батуми, Поти). Опыт севастопольской обороны в прошлом веке и второй мировой войны, полыхавшей в Западной Европе, заставлял заботиться о подготовке Севастополя к круговой обороне. Еще тогда (до войны) были проведены рекогносцировочные работы, намечены сухопутные рубежи. Но практически к их созданию приступили только после того, как война уже началась. По мере продвижения противника к городу работы ускорялись, Военный совет флота с каждым днем привлекал к ним все больше воинов и местных жителей. В десяти — двенадцати километрах от города строился главный оборонительный рубеж, ближе к городу, в трех — шести километрах от него, шел тыловой рубеж. К моменту прорыва

немцев в Крым было сделано многое. Огромная заслуга в этом принадлежит генералу А. Ф. Хренову. Войска Приморской армии не были бы так боеспособны без надлежащей военно-инженерной подготовки всех линий обороны. Эта подготовка была проведена. Будущий заместитель командующего СОР по инженерным войскам А. Ф. Хренов еще в сентябре лично объехал все рубежи сухопутной обороны и обеспечил выполнение всех неотложных работ. Сотни дотов, дзотов и окопов были готовы принять войска, но у флота не хватало людей — моряки разместились только в некоторых из созданных укреплений. В сентябре — октябре 1941 года боевую службу на позициях несли около пяти тысяч человек, а для надежной обороны города по скромным подсчетам требовалось не менее десяти тысяч.

Севастополь имел мощную береговую оборону: одиннадцать батарей только крупного и среднего калибра, готовых вести огонь по морским и береговым целям. Могла быть использована также эскадра Черноморского флота (линкор, крейсера, эсминцы). Немалую роль способна была сыграть и авиация флота, хотя ей не хватало аэродромов: около самого Севастополя местность не позволяла строить хорошие, нужной длины, взлетные полосы. Но наиболее реальной силой, в случае наступления противника на Севастополь с тыла, все же предстояло стать армейским и флотским частям на оборонительных рубежах. Без этого могли пропасть даром все усилия кораблей и береговых батарей.

Особенно необходимы были крупные армейские соединения. Несмотря на горячее желание защищать родной город, несмотря на храбрость и отвагу, моряки были менее подготовлены к боям на суше. Прежде всего это касалось командного состава. Недаром мой заместитель И. В. Рогов прислал как-то из Севастополя телеграмму, в которой говорилось о том, что «моряки, выделенные на сухопутные позиции, просят дать им опытного армейского командира».

Стратегическое значение Севастополя высоко оценивалось не только нами, но и противником. Севастополь стал особенно важен для гитлеровцев, когда фронт продвинулся к берегам Азовского моря.

Ставка думала о Севастополе еще в период борьбы за Одессу. Хотя и случалось, что вопросы, связанные с





Б. Ф. Сафонов



М. И. Гаджиев



А. О. Шабалин

Экипаж эсминца «Гремящий» дает гвардейскую клятву. Текст клятвы читает командир корабля Б. Д. Николаев



Март 1943 года. В походе разведчики-автоматчики 12-й Краснознаменной бригады морской пехоты

Моряки Краснознаменной подводной лодки «М-172» в минуту отдыха. В центре И. И. Фисанович

Севастополем, решались только с командованием фронтов, Генеральный штаб, как правило, изучал и готовил свои предложения вместе с адмиралами Главного морского штаба. Перечитывая сейчас переписку наркомата с командованием Черноморского флота, весьма оживленную в трудные дни обороны Севастополя, яснее представляешь себе ту огромную работу, которая была проделана в Севастополе и на флоте, чтобы город смог выдержать длительную осаду.

События надвинулись как-то неожиданно быстро. Оставив в тылу осажденную Одессу, 11-я фашистская армия устремилась в Крым. В начале сентября определилось направление наступления противника — на Перекоп. Угроза Севастополю становилась все реальнее. 12 сентября 1941 года батарея Черноморского флота № 725 у Перекопа сделала первый залп по врагу. Для черноморцев это было сигналом непосредственной опасности.

Телеграммы Военного совета Черноморского флота и находившихся на юге моих заместителей Г. И. Левченко и И. В. Рогова с каждым днем становились тревожнее.

Перекопский перешеек, к которому подошел враг, стал как бы первым рубежом обороны Севастополя. Узость перешейка позволяла создать здесь мощные укрепления и затруднить врагу прорыв в Крым. Но этого не ожидали и потому не приняли своевременных мер.

Командование флота предложило выделить свои флотские части для подкрепления 51-й армии, занимавшей позиции по перешейку. На передовую линию обороны был направлен 122-й полк зенитной артиллерии в составе трех дивизионов. На берегу Сиваша и на перекопских позициях было установлено восемь береговых батарей среднего калибра. В распоряжение 51-й армии передали бронепоезд, укомплектованный исключительно моряками. Авиагруппа Черноморского флота всеми силами поддерживала армию. А во второй половине октября, когда положение на Ишуньских позициях стало критическим, туда была направлена 7-я бригада морской пехоты под командованием полковника Е. И. Жидилова.

Не могу не упомянуть о действиях Азовской флотилии в период боев на Перекопе и в тяжелые дни эвакуации 51-й армии из Крыма. Когда в середине сентября

1941 года противник из Геническа устремился к Арабатской стрелке, корабли флотилии поддерживали огнем части 51-й армии. В дни эвакуации армии начальник штаба флотилии капитан 2 ранга А. В. Свердлов, выполняя указания командующего контр-адмирала С. Г. Горшкова, лично руководил действиями кораблей, на которые была возложена задача обеспечить переправу отступавших частей через Керченский пролив в Тамань. С Крымского полуострова в тот период было перевезено более 120 тысяч бойцов.

Когда я прилетел из Куйбышева в Москву, адмирал Л. М. Галлер, внешне спокойный и, как всегда, аккуратный, подробно доложил обстановку в Крыму на последний момент. Из его доклада, телеграмм и оперативных сводок стало ясно, что на Ишуньских позициях идут тяжелые бои. Военный совет флота жаловался на недостаточно энергичные действия командующего 51-й армией Ф. И. Кузнецова, возглавлявшего оборону Крыма.

Большие надежды возлагались на прибывшую из Одессы Приморскую армию, часть которой уже вступила в бой. Но основные силы были еще в пути к месту боев на Перекопе.

Не раз обсуждавшийся в мирное время вопрос о едином командовании обороной Крыма был поставлен теперь на повестку дня самим ходом событий. Думается, успешная оборона Одессы под руководством Военного совета флота повлияла на решение Ставки назначить командующим войсками Крыма заместителя Наркома ВМФ вице-адмирала Г. И. Левченко.

Нередко в тяжелые моменты мы ищем выход из положения в смене командования. Видимо, так случилось и на этот раз. Не мне судить о Ф. И. Кузнецове. Я знал его мало, но после войны не раз слышал, что это был инициативный и опытный генерал. Теперь известно, что он с самого начала мыслил оборону Севастополя как глубоко эшелонированную, предлагал создать линию укреплений в предгорье, около Симферополя. Возможно, это дало бы положительный результат.

Так или иначе, но генерал Ф. И. Кузнецов по решению Ставки был заменен генералом П. И. Батовым, а вице-адмирал Г. И. Левченко стал командующим войсками Крыма. Случись это хотя бы месяцем раньше, такая реорганизация, возможно, принесла бы еще поль-



Оборона Севастополя

зу. Но время было упущено. Г. И. Левченко принял командование лишь 23 октября, когда обстановка на крымском участке фронта стала настолько тяжелой, что выправить положение было невозможно [1].

Прорвав Ишуньские позиции и выйдя на степные просторы, войска 11-й немецкой армии устремились на Саки и Бахчисарай, чтобы отрезать путь нашим войскам, отходившим на Севастополь и Алушту, и оседлать шоссе на Керчь.

51-я армия отходила к Керченскому полуострову, получив задание прочно оборонять его. Приморской армии было указано направление на Севастополь.

Ведя арьергардные бои, морские пехотинцы и части Приморской армии вынуждали противника совершать обходные маневры, а это замедляло его наступление на Севастополь. 30 октября в бою под Симферополем был ранен командир бригады Евгений Иванович Жидилов, но строя он не покинул.

Командующий флотом 28 октября на эсминце «Бойкий» вышел из Севастополя в Поти «для подготовки баз и перебазирования флота на порты Кавказского побережья». За него в главной базе остался начальник штаба флота контр-адмирал И. Д. Елисеев.

После того как противнику удалось прорвать Ишуньские позиции, под угрозой оказался не только Севастополь, но и другие флотские гарнизоны на побережье. Почти все они не могли оказать врагу, наступавшему с тыла, сколько-нибудь серьезного сопротивления. Надо было как можно быстрее отвести эти небольшие силы в Севастополь.

По телеграммам того времени можно проследить, как это происходило. Из Евпатории удалось вывезти только личный состав гарнизона, а береговую батарею пришлось взорвать. 29—31 октября был эвакуирован гарнизон Ак-Мечети и 119-й авиаполк из Донузлава. В операции участвовали эскадренные миноносцы «Бдительный» и «Шаумян», тральщики, катера типа «МО» и сейнеры. Все, что корабли не смогли вывезти, было уничтожено.

---

[1] Перечитывая документы того периода, относящиеся к обороне Крыма, я снова и снова прихожу к выводу, что мне, как Наркому ВМФ, надлежало более настойчиво ставить перед правительством вопрос об организации единого командования в Крыму на случай войны.— *Прим. авт.*

Тогда же началась эвакуация частей тендровского боевого участка. 30 октября на Тендру для перевозки батальона морской пехоты с оружием был направлен крейсер «Червона Україна», а вслед за ним и другие корабли. Эвакуация всех названных гарнизонов прошла организованно, хотя задача была не из легких.

Тем временем нарастала угроза для самого Севастополя. Враг стремительно продвигался по Крыму, а войска Приморской армии еще не подошли к городу. Необходимы были экстренные меры. 30 октября в Севастополе было созвано совещание командиров, военкомов, начальников политотделов соединений и начальников служб флота. Совещанием руководил оставшийся за командующего начальник штаба флота контр-адмирал И. Д. Елисеев. На нем присутствовали члены Военного совета флота — дивизионные комиссары Н. М. Кулаков и И. И. Азаров и контр-адмирал Г. В. Жуков, который незадолго перед тем был назначен на вновь созданную должность заместителя командующего флотом по обороне главной базы. Гавриил Васильевич уже имел опыт руководства обороной Одессы и поэтому уверенно взялся за решение такой же задачи в Севастополе.

Совещание выработало ряд мер по укреплению обороны Севастополя.

К 30 октября войска, готовые оборонять главную базу, состояли из двух батальонов местного стрелкового полка, 2-го и 3-го полков морской пехоты, гарнизонов долговременных огневых точек (дотов) и нескольких артиллерийских подразделений. Всего это было около двенадцати тысяч человек, из них почти семьсот — лица командного состава. В полной боевой готовности находились батареи береговой обороны.

Чтобы отразить первый натиск противника, следовало по крайней мере удвоить численность войск. Ближайшими резервами являлись учебный отряд Черноморского флота, училище береговой обороны, аэродромные части ВВС, школа НКВД. Все они сразу получили указание немедленно формировать батальоны морской пехоты. Это составило около трех с половиной тысяч человек.

31 октября ждали из Новороссийска 8-ю бригаду морской пехоты (около трех с половиной тысяч бойцов), а с тендровского боевого участка — батальон Дунайской

военной флотилии. Но даже с этим пополнением все равно не хватало еще около пяти тысяч человек. Следовало немедленно формировать новые части из состава эвакуированных в Севастополь гарнизонов, но для них на месте не было оружия.

Еще 30 октября за подписью И. Д. Елисеева и Н. М. Кулакова пошла телеграмма в адрес командира военно-морской базы Туапсе. В ней предлагалось срочно, «сегодня же» отобрать в частях и направить в Севастополь на эсминце «Сообразительный» тысячу пятьсот винтовок.

В тот же день — 30 октября — произошло событие, с которого началась двухсотпятидесятидневная героическая оборона Севастополя. Береговая батарея № 54 под командованием старшего лейтенанта И. И. Заики, расположенная в районе деревни Николаевки, немного севернее города, в 16 часов 35 минут открыла огонь по колонне вражеских танков. Противник временно прекратил наступление, но, подтянув свежие силы, возобновил атаки. Вскоре в сражение вступили и другие защитники Севастополя. Береговые батареи продолжали успешно отражать натиск врага.

2 ноября бои против гитлеровцев вела уже не только артиллерия, но и авиация и части морской пехоты. Береговая батарея № 30 обстреливала скопления войск противника в Бахчисарае и Альма-Тамаке. Открыла огонь и береговая батарея № 10. Береговая артиллерия флота замыкалась на генерал-майора П. А. Моргунова. Его опыту многим обязан Севастополь с самых первых дней борьбы. Комендант береговой обороны генерал Моргунов был фактическим хозяином на рубеже. В дни ноябрьского штурма именно он командовал не только артиллерией береговой обороны, но также батальонами дотов и дзотов, батареями ПВО и всеми сухопутными флотскими частями: бригадами, полками, отрядами.

В тот же день наша авиация совершила тридцать три боевых вылета, штурмуя вражеские войска в районе Николаевки, Альма-Тамака, станции Альма-Тархан.

Вернувшийся в Севастополь 2 ноября командующий Черноморским флотом Ф. С. Октябрьский взялся за укрепление обороны города и подготовку к новым боям.

Пополнялась Приморская армия, которая к тому времени, после жестоких боев с наступавшим противником

на севере Крыма, потеряла немало людей. Уставшая и малочисленная, она не могла успешно отражать натиск врага: это пришло позднее. Генерал И. Е. Петров 5 ноября на Военном совете флота признал, что только «на базе созданного уже флотом» с приходом Приморской армии «Севастополь можно держать».

В Приморскую армию влились части, только что прибывшие в Севастополь, несколько тысяч бойцов из севастопольского гарнизона и 7-й бригады морской пехоты. Не считаясь со смертельной усталостью, доблестные бойцы Приморской армии занимали оборонительные рубежи вокруг города. К 9 ноября 1941 года сухопутная оборона была организована. Оборонительный район был разбит на четыре сектора.

Надо сказать, что командование не ожидало столь быстрого прорыва противником Ишуньских позиций, и Черноморский флот, естественно, не готовился даже к частичной эвакуации главной базы. По решению Военного совета флота следовало эвакуировать лишь население и часть тылового имущества. Но эвакуация шла медленно. В Севастополе оставалось еще много кораблей, которые невозможно было использовать для обороны базы.

Командование не спешило с эвакуацией еще и потому, что она удручающе действовала на настроение людей, была тревожным признаком того, что город возможно будет оставлен. Задумываясь сейчас над этим, я прихожу к выводу, что в таком деле не должно быть половинчатости. Надо или своевременно принять решение об эвакуации и обеспечить ее четкое проведение, или отдать приказ: «Держаться до последнего».

То, что Военный совет Черноморского флота, где бы он ни находился, прежде всего занимался обороной Севастополя, является бесспорным. Но нельзя не отметить все же наши организационные неполадки в начальный период осады города, когда опасность была особенно велика. Г. И. Левченко, ответственный по решению Ставки за оборону всего Крыма, 4 ноября назначил командующим Севастопольским оборонительным районом генерала И. Е. Петрова, хотя командующий флотом уже находился в то время в Севастополе. Правда, Ф. С. Октябрьский намеревался вскоре перенести свой командный пункт в Туапсе.

Еще 31 октября, выполняя поручение Ставки в Архангельске, я получил телеграмму начальника Главного морского штаба И. С. Исакова. Он сообщал, что командование Черноморского флота предлагает перевести корабли в порты Кавказского побережья. Начальник Главного морского штаба считал, что артиллерийские корабли необходимо оставить в Севастополе, большую часть подлодок и часть вспомогательных судов, ненужных для обеспечения остающихся в Севастополе боевых кораблей, целесообразно перевести на восток, а порты Кавказского побережья подготовить для базирования судового состава флота. И. С. Исаков просил утвердить эти предложения для дачи указаний Военсовету Черноморского флота.

Предложения И. С. Исакова после телефонных переговоров с Москвой я одобрил, и Главный морской штаб передал их как директиву Военному совету флота.

Таким образом, Военный совет флота в начале ноября 1941 года получил указания о выводе из Севастополя ненужных для его обороны сил флота.

Но осуществлено это было не сразу. Командующий флотом 4 ноября послал на имя И. В. Сталина и Наркома ВМФ телеграмму, в которой сообщал, что произошло резкое ухудшение обстановки, и предлагал вывести из Севастополя боевой состав флота и рассредоточить его по базам Кавказского побережья. Для обороны главной базы командующий предлагал оставить контр-адмирала Г. В. Жукова на правах заместителя командующего флотом, с подчинением ему всех сухопутных частей, а командный пункт Черноморского флота просил разрешения перенести, как было намечено ранее, в Туапсе.

На телеграмму, адресованную И. В. Сталину, я не мог ответить тут же, не получив указаний Верховного Главнокомандования, а, находясь в Архангельске, сделать это было довольно трудно.

Вечером 5 ноября я вернулся в Москву и уже имел возможность обменяться соображениями об организации обороны Севастополя с начальником Генерального штаба.

6 ноября Ф. С. Октябрьский послал новую телеграмму, но уже только И. В. Сталину. Положение Севастополя он оценивал в ней как критическое и доложил, что весь основной подводный и надводный флот вывел из базы на Кавказское побережье.

«Я назначил своим заместителем по обороне главной базы контр-адмирала Жукова», — сообщалось в этой телеграмме. Заканчивалась она известием о том, что флагманский командный пункт флота будет переведен в Туапсе.

После подробного обсуждения с работниками Главного морского штаба и адмиралом Галлером положения в Севастополе я пришел к убеждению, что в сложившейся обстановке только Военный совет флота может эффективно руководить защитой города. Помнится, специально обсуждался вопрос и о том, какие корабли следует оставить в Севастополе. Мне представлялось правильным артиллерийские корабли уводить в последнюю очередь, хотя их и могла уничтожить авиация противника. Впоследствии, когда военные годы остались позади и оборона Севастополя стала историей, а опытом уже было проверено, как в свое время нужна была корабельная артиллерия для защиты побережья Кавказа, приходилось выслушивать по этому поводу критику в свой адрес. Но я и теперь считаю, что действовал правильно.

Днем 6 ноября была получена телеграмма вице-адмирала Г. И. Левченко. Он сообщал об организации двух направлений: севастопольского и керченского. Руководство севастопольским направлением он брал на себя, а керченское поручал своему заместителю, командующему 51-й армией генерал-лейтенанту П. И. Батову. Войска Приморской армии и гарнизон главной базы Г. И. Левченко предлагал подчинить командованию сухопутных войск, оборонявших Крым. Пребывание Военного совета Черноморского флота в Севастополе, судя по телеграмме, было излишним.

Я считал это совершенно неправильным. В момент, когда фашисты готовили штурм главной базы, когда были особенно необходимы организационная четкость и твердое руководство, предлагалась смена командования. Военному совету предлагали руководить флотом с Кавказского побережья, то есть с него фактически снимали ответственность за судьбу главной базы.

Я был твердо убежден, что только командующий флотом может по-настоящему руководить обороной Севастополя, и обратился с просьбой в Генштаб срочно рассмотреть этот вопрос. Наше решение должна была

утвердить Ставка. Начальник Генштаба Б. М. Шапошников согласился со мной.

В секретариат И. В. Сталина был направлен на утверждение Ставки проект директивы, завизированный Б. М. Шапошниковым и мною.

7 ноября за подписью И. В. Сталина, Б. М. Шапошникова и автора этих строк в Севастополь на имя Левченко была направлена телеграмма. Чтобы сковать силы противника в Крыму и не допустить его на Кавказ через Таманский полуостров, Ставка Верховного Главнокомандования приказывала считать главной задачей Черноморского флота активную оборону Севастополя и Керченского полуострова; Севастополя не сдавать ни в коем случае.

Все три старых крейсера и старые миноносцы предлагалось держать в Севастополе; из этого состава надлежало сформировать маневренный отряд для действий в Феодосийском заливе по поддержке войск, занимающих акмонайские позиции.

Отряду Азовской флотилии было предложено поддерживать войска акмонайской позиции с севера; линкор и новые крейсера базировать на Новороссийск, используя их для операции против берега, занятого противником, и для усиления отряда старых кораблей. Базировать эсминцы разрешалось по усмотрению командующего флотом. Часть зенитной артиллерии из оставленных районов предлагалось использовать на усиление ПВО Новороссийска, также по усмотрению комфлота.

Приказом предусматривались организация и обеспечение перевозки в Севастополь и Керчь войск, отходивших на Ялту, Алушту и Судак.

Истребители, штурмовики и часть самолетов «МБР» предлагалось оставить в Севастополе и Керчи, а остальную авиацию использовать с аэродромов Северо-Кавказского военного округа для ночных ударов по аэродромам, базам и войскам противника в Крыму; эвакуировать из Севастополя и Керчи на Кавказ все ценное, но ненужное для обороны.

Руководство обороной Севастополя возлагалось на командующего Черноморским флотом вице-адмирала Ф. С. Октябрьского с подчинением его вице-адмиралу Г. И. Левченко; заместителем командующего Черноморским флотом предлагалось иметь в Туапсе начальника штаба флота.

Г. И. Левченко предписывалось находиться в Керчи. Непосредственным руководителем обороны Керченского полуострова назначался генерал-лейтенант П. И. Батов[1].

Получив телеграмму, командующий флотом вице-адмирал Октябрьский 10 ноября своим приказом оповестил, что «руководство обороной г. Севастополя и главной военно-морской базой Черноморского флота Ставка ВГК возложила на меня». 11 ноября вице-адмирал Октябрьский телеграммой в адрес И. В. Сталина и Наркома ВМФ донес о вступлении в обязанности командующего СОР и о своих первых мероприятиях.

Фактически Военсовет флота, где бы он ни находился, постоянно руководил обороной Севастополя. Руководство вице-адмирала Г. И. Левченко и контр-адмирала Г. В. Жукова без этого не могло быть действенным, поскольку все боевые средства флота находились в руках командующего.

К этому времени Приморская армия, которой командовал генерал-майор И. Е. Петров, уже заняла линию обороны. Части Приморской армии и Черноморского флота стали теперь единым целым, дополняя друг друга. Сочетание отваги моряков, готовых отдать жизнь за родной Севастополь, с умелым и грамотным руководством со стороны армейских товарищей дало знать себя с первого дня прибытия в Севастополь командарма И. Е. Петрова.

Хочется хотя бы коротко объяснить, почему я так упорно настаивал на организации Севастопольского оборонительного района во главе с командующим Черноморским флотом. Несмотря на то что этому флоту приходилось решать много задач, оборона Севастополя в то время была главной. Только Военный совет мог привлечь и эффективно использовать для защиты главной базы все силы флота. Именно под его руководством уже длительное время строились оборонительные рубежи, шло обучение войск береговой обороны и кораблей эскадры грамотному взаимодействию при отражении атак противника с моря и суши.

Опыт обороны Таллина и тяжелый прорыв кораблей Балтийского флота в Кронштадт показывали, с какими

---

[1] Архив ИО ВМФ, д. 822, л. 27.

трудностями столкнется Военный совет, если придется оставлять удаленный от баз Кавказского побережья Севастополь. Следовало подумать и о том, как командующий флотом, находясь в Севастополе, будет руководить боевыми операциями на всем Черноморском театре. Иного выхода в тех условиях я не видел. Вот почему 7 ноября я послал телеграмму Военному совету Черноморского флота: «Директиву Ставки получите, но мне кажется достаточно ясно, что вашей главной задачей является удерживать Севастополь до последней возможности. Так держался под огнем артиллерии и авиации Таллин, так держался Ханко, так вы, черноморцы, держали Одессу... К борьбе за Севастополь нужно привлечь корабли, хотя условия для их базирования там будут трудными. Но вам известно, что весь Северный флот в Полярном с начала войны находится под ударами авиации [1], а линия фронта проходит еще ближе. Севастополь можно и нужно защищать, и пока оборона его не будет устойчивой, Военный совет должен быть там».

В докладе на теоретической конференции, посвященной двадцатилетию Севастопольской обороны, Ф. С. Октябрьский упрекнул главнокомандование ВМФ в том, что оно приказало ему тогда «все артиллерийские корабли оставить в Севастополе».

Однако такой формулировки в распоряжениях, отданных командованию Черноморского флота, я не нашел. И если командование могло так понять указание Наркома ВМФ или начальника Главного морского штаба, то, видимо, только из-за их нечеткости. Эту вину беру на себя.

Здесь уместно вернуться к вопросу о боязни рисковать дорогими кораблями. Нечто подобное всегда влияло на решения командования об использовании крупных кораблей. История знает немало случаев, когда опасения потерять крупные корабли или даже весь флот в серьезной степени сказывались на ходе сражений и операций, а иногда и войн в целом. Так, английский адмирал Джеллико, несмотря на превосходство в силах, в Ютландском сражении в мае 1916 года, опасаясь больших по-

---

[1] В порядке уточнения должен оговориться, что Полярный не испытывал напряжения подобно Севастополю или Таллину. — *Прим. авт.*

терь своего «Гранд-флита», действовал излишне осторожно и потому дал возможность немцам выйти из сражения с меньшим уроном, чем они могли бы понести. Историки впоследствии оправдывали его действия тем, что потеря флота для Германии не явилась бы национальным бедствием, а для островной Англии флот — это все.

Опасение потерять корабли вызвало нерешительность и у адмирала Витгефта в Порт-Артуре, когда он занял место погибшего адмирала С. О. Макарова. Новые русские линкоры типа «Севастополь» не были по-настоящему использованы и во время первой мировой войны, так как только сам царь мог дать разрешение на их выход в море. Страх перед впервые появившимися тогда подводными лодками приводил высшее командование в оцепенение. Правда, некоторым оправданием осторожности при использовании крупных кораблей служило то, что их гибель действительно оказывала сильное моральное воздействие на моряков и даже на широкие слои населения. Но угодить общественному мнению бывает порой очень трудно. Бездействует флот или выполняет хотя и крайне нужные, но мало заметные на первый взгляд задачи — поднимается ропот и недовольство; провел флот неудачную операцию, потерял корабли — и за это осуждают флотское командование. Как быть? Конечно, с общественным мнением нельзя не считаться, но руководствоваться следует и другими факторами. М. И. Кутузов приказал оставить Москву, прекрасно зная, какое недовольство вызовет это на первых порах. Ведь на Совете в Филях большинство даже его ближайших соратников было против этого. Адмирал Корнилов при согласии Нахимова распорядился затопить эскадру Черноморского флота, зная, что это отнюдь не найдет всеобщего одобрения, даже среди моряков.

Командование должно уметь принимать решения, не боясь вызвать неудовольствия ни современников, ни историков.

На войне в разной обстановке нам приходилось действовать по-разному. В начале ноября 1941 года я согласился с мнением начальника Главного морского штаба адмирала И. С. Исакова о том, что артиллерию кораблей следует решительнее использовать для обороны Севастополя. Обстановка здесь очень напоминала ту, что

сложилась в Таллине в августе 1941 года. Тогда мы сознательно шли на большой риск и держали крупные корабли на Таллинском рейде, даже когда он весь простреливался вражеской артиллерией. Ведь корабли строят для боя, а не для парада.

Забота о сохранении кораблей никогда не должна превращаться в самоцель. Конечно, все ненужные корабли следовало вывести из-под удара в тыловые базы на Кавказском побережье. Но добиваться сохранности линкора и крейсеров во что бы то ни стало, когда поставлена задача «любой ценой удерживать Севастополь», мне представляется неправильным. У кораблей эскадры в те дни не было задачи более ответственной, чем защита главной базы Черноморского флота. Это, естественно, было сопряжено с риском, но риск оправдывался важностью задачи. Плохо, когда гибнет крупный корабль, но еще хуже, если его не используют в самый критический момент только ради того, чтобы этот корабль остался невредимым.

Теперь иногда можно услышать мнения, что помимо решения чисто военных задач по обороне главной базы Севастополя эскадра кораблей еще должна была сыграть определенную роль в обороне Кавказа и своим присутствием на театре оказывать влияние на борьбу за побережье. Однако, если мысленно перенестись в обстановку тех дней, то едва ли кто способен был предсказать, как в дальнейшем будут развиваться военные действия. Конечно, очень жаль, что мы несли потери в боевых кораблях, но было бы непростительно сохранять эскадру в целости в ожидании какого-то более ответственного момента. Самое худшее в подобной ситуации — излишняя осторожность и бездействие. А объяснять и критиковать те или иные поступки после войны, когда на стол выложены все карты, значительно проще, чем принимать решения в ходе сражений. Именно на такой случай принято говорить: «Каждый мнит себя стратегом, видя бой со стороны». Кстати, дальнейшие события показали, что более острого и критического положения, при котором потребовалась бы эскадра, на Черном море не было.

Правильное использование надводных кораблей, разумеется, предусматривало не скопление их в гаванях Севастополя и неподвижную стоянку в определенных местах, а непрерывное маневрирование как в масштабе

всего морского театра, так и в районе базы. В критические моменты надо было использовать и линкор, и крейсера. Так оно и было на практике. Опыт Балтики показал, что уничтожить линкор или крейсер с воздуха очень трудно, даже если они не маневрируют. Так, линкор «Октябрьская революция» и крейсер «Киров» в зимнее время вынуждены были стоять на Неве на одном месте. За ними охотились сотни немецких самолетов, иногда в корабли попадали фашистские бомбы, но ни линкор, ни крейсер не потеряли боеспособности. Зато роль их артиллерии в обороне Ленинграда оказалась очень действенной. Ради одного этого риск в данном случае был вполне оправдан.

Что же касается использования артиллерийских кораблей в Севастополе, то их в большом количестве, бесспорно, нельзя было держать одновременно в этой базе: все они оказались бы под ударами авиации. Корабли должны были неожиданно появляться в севастопольских бухтах, вести огонь по противнику и снова уходить в отдаленные от города базы. Кораблям, которые постоянно или посменно находились в Севастополе, следовало чаще менять позиции, а иногда и выходить в море. Маневр, дымовые завесы, маскировка делают корабли труднoуязвимыми для авиации врага. Даже линкор «Парижская коммуна» сумел избежать повреждений от бомб, хотя неоднократно приходил в Севастополь и обстреливал позиции противника. Линкор вовремя реагировал на воздушную разведку противника, не позволяя немцам использовать ее данные. А вот крейсер «Червона Україна» погиб, потому что был недвижим в то время, когда вражеская авиация несколько дней подряд наносила по нему удар за ударом. Если бы корабль вышел в море или хотя бы чаще менял место стоянки, он, возможно, избежал бы гибели.

Надеюсь, это не будет понято как упрек в чей-либо адрес — для нас важна принципиальная сторона вопроса.

Первые числа ноября 1941 года оказались очень тревожными для Севастополя — противник атаковал еще недостроенные, недооборудованные рубежи обороны.

Сравнительно малочисленные флотские подразделения, батареи береговой обороны, поддержанные артиллерией кораблей, мужественно отражали атакующего врага. Никто не думал о соотношении сил. Батарея № 54

стреляла до последней возможности и уничтожила 16 немецких танков, несколько автомашин с пехотой. В памятный день — 7 ноября — пять героев-черноморцев: Ю. Паршин, В. Цибулько, И. Красносельский, Д. Одинцов во главе с политруком Н. Д. Фильченковым — ценою своей жизни остановили танки врага в районе Дуванкоя. Флотские и армейские части, военные и гражданские, мужчины и женщины — геройски сражались каждый на своем посту. Отважно несли вахту моряки боевых кораблей, а также транспортных судов. Силы врага в воздухе превосходили тогда наши, поэтому кораблям было нелегко базироваться на Севастополь и поддерживать оборонявшие его войска, охранять подходы с моря и обеспечивать сообщение с Кавказским побережьем. Ввести в Севастополь или вывести из него корабль было задачей, по сложности не уступавшей целой операции и включавшей бой с самолетами, постановку дымовой завесы, сложное маневрирование.

Борьба за Севастополь стала делом всего Черноморского флота.

С 29 октября в Севастополе было объявлено осадное положение. Начавшийся 11 ноября штурм города-крепости продолжался до 21 ноября. В эти дни неприятель днем и ночью атаковал наши позиции. Несмотря на отдельные недостатки в организации обороны, героизм бойцов Приморской армии и моряков Черноморского флота сделал свое: 11-я немецкая армия не смогла взять город-герой с ходу и вынуждена была остановиться у его стен.

Говоря о героической обороне Одессы и Севастополя, не могу не вспомнить о заместителях Наркома ВМФ И. В. Рогове и Г. И. Левченко. В трудные дни обороны Одессы и первого штурма Севастополя они находились на Черноморском флоте. Иван Васильевич Рогов не любил засиживаться в кабинете и обычно просил разрешения выехать на флот — туда, где было желательно его личное присутствие. К этому я привык еще в мирное время, и не случайно он оказался в Одессе и Севастополе в самые тяжелые для этих городов дни. Правдиво информируя ЦК партии и Наркома ВМФ об обстановке, он на месте принимал нужные меры. Гордей Иванович

Левченко всю свою жизнь (начинал он с юнги) посвятил флоту. В августе 1941 года он выехал на Черноморский флот. В критические дни находился в городе Николаеве, в осажденной Одессе, оказывая помощь местному флотскому командованию. Г. И. Левченко довелось испытать и пережить вынужденное отступление наших частей с Перекопа. Тогда он командовал «всеми войсками Крыма». На его долю выпала организация обороны Севастополя в самые тревожные для города дни: в конце октября — начале ноября 1941 года. По решению Ставки именно Г. И. Левченко принимал меры, чтобы задержать врага на Керченском полуострове. Превосходство противника в силах не позволило это сделать. Но и отступая, советские войска наносили гитлеровцам весьма ощутимые удары. Из таких вот ударов складывался будущий успех, а затем и полная победа. Г. И. Левченко сделал все от него зависящее. Оборона Одессы, Николаева и Севастополя неразрывно связана с его именем.

ДЕСАНТЫ В КЕРЧЬ И ФЕОДОСИЮ

В декабре 1941 года настроение в Ставке улучшилось. Немецкому командованию, несмотря на отчаянные усилия, не удалось захватить Ленинград; противник, зарывшись в землю, начал варварские обстрелы города. Битва под Москвой не только укротила «Тайфун» [1], но и похоронила саму идею «блицкрига», без которой фашисты не могли рассчитывать на победу. Эти факты оказали влияние как на планы противника, так и на решения нашего командования.

Штурм Севастополя, начатый гитлеровцами в ноябре, был частью общего плана их наступления, главной задачей которого оставалось взятие Москвы. Штурм Севастополя был отбит почти в те же дни, когда фашистов остановили под Москвой. Вместе с контрнаступлением у Ростова-на-Дону и под Тихвином в ноябре 1941 года отпор, который дали врагу защитники Севастополя, существенно помог нашим войскам, оборонявшим столицу. Когда Закавказский фронт под командованием генерал-лейтенанта Д. Т. Козлова получил ука-

[1] Так в фашистской Германии окрестили операцию по захвату советской столицы.— *Прим. авт.*

зание готовиться к овладению Керченским полуостровом, стало ясно, что Ставка стремится перейти от обороны к наступлению.

Считаю необходимым оговориться, что лично я не был тогда достаточно полно осведомлен о замыслах Ставки и не знал исходных данных, которыми она руководствовалась, оценивая обстановку, а также принимая те или иные решения. Да и теперь не берусь высказывать свои предположения по общеармейским вопросам. Об этом могут написать другие, лучше знавшие истинное положение дел.

Почему я, как Нарком ВМФ, не был достаточно осведомлен о замыслах Ставки?

В описываемый мной период (конец 1941 года) Ставка не всегда вызывала Наркома ВМФ. Видимо, там полагали, что все необходимые указания моряки могут получить от Генерального штаба.

О том, что планируется десант в Крым, меня впервые уведомили в Ставке в двадцатых числах ноября. Сроки для подготовки операции предоставлялись самые сжатые, но в той обстановке руководствоваться академическими нормами времени было не всегда возможно. Сотрудники Главного морского штаба немедленно приступили к расчетам — сколько потребуется кораблей, авиации и артиллерии — и к планированию минимальной, но обязательной тренировки десантных частей и кораблей.

Как известно, в современной войне для более или менее крупной десантной операции требуется хотя бы временное превосходство в воздухе в районе высадки, наличие специальных десантных судов и достаточная тренировка частей первого эшелона. Осуществить все это нам, к сожалению, было крайне трудно. Истребителей было мало, десантные средства приходилось спешно подбирать из малоприспособленных торговых и рыболовецких судов, да и времени для подготовки хотя бы первого эшелона десанта тоже было слишком мало. Несмотря на это, командование Закавказского фронта и командование Черноморского флота с подчиненной ему Азовской флотилией стремились точно выдержать установленные Ставкой сроки, а в качестве десантных средств широко использовать боевые корабли. Знание местности и относительно слабая оборона побережья позволяли рассчитывать на успех. Хорошо организованная развед-

ка давала возможность заранее выявить слабые места противника.

7 декабря Ставка утвердила разработанный в штабах фронта и флота план, внеся в него существенную поправку, предложенную командованием Черноморского флота. Кроме намеченных мест высадки в районе Керчи и у горы Опук Ставка приказала высадить десант также непосредственно в Феодосии. Для проведения операции были выделены две армии (около шестидесяти тысяч человек) и более трехсот рыболовецких шхун, всевозможных барж и даже шлюпок.

Командующий флотом находился на Кавказе и занимался по решению Ставки подготовкой к высадке десанта в Феодосию и Керчь, когда 17 декабря начался второй штурм Севастополя. Завязались напряженные бои. 19 декабря в адрес Сталина поступила телеграмма. В ней сообщалось, что противник, сосредоточив крупные силы и часть свежих войск, при поддержке танков, авиации в течение трех дней ведет ожесточенные атаки с целью овладеть Севастополем; что, не считаясь с огромными потерями, гитлеровцы непрерывно вводят в бой свежие силы; что наши войска, отбивая атаки, упорно отстаивают оборонительные рубежи.

Огромная дополнительная нагрузка легла на корабли эскадры Черноморского флота. Так, в ночь на 29 декабря в Севастополь вошли линкор «Парижская коммуна», крейсер «Молотов» и эсминцы «Безупречный» и «Смышленый». Оказав поддержку войскам своими дальнобойными орудиями, корабли, не задерживаясь, вышли обратно в Новороссийск, приняв на борт раненых.

20 декабря Ставка рассматривала вопрос об обороне Севастополя. Специальная директива подчиняла СОР Закавказскому фронту; вице-адмиралу Октябрьскому приказывалось немедленно выбыть в Севастополь; в Севастополь предлагалось направить крепкого общевойскового командира, перебросить одну стрелковую дивизию, две стрелковые бригады и маршевое пополнение в 8000 человек.

Помощь Ставки и смелый успешный переход боевых кораблей, а за ними и транспортов под руководством командующего флотом вице-адмирала Ф. С. Октябрьского сыграли решающую роль в отражении декабрьского штурма фашистов.

Уже 20 декабря из Новороссийска в Севастополь под флагом командующего флотом вышел отряд кораблей в составе крейсеров «Красный Кавказ», «Красный Крым», лидера «Харьков» и эскадренных миноносцев «Бодрый» и «Незаможник». На их борту находилась 79-я морская стрелковая бригада. Вслед за ними вышли два транспорта и тральщики с боеприпасами и продовольствием. На следующий день из Туапсе в Севастополь была отправлена на транспортах 345-я стрелковая дивизия.

Прибывшие войска с ходу вступали в бой, а корабли огнем орудий поддерживали защитников главной базы.

Это непредвиденное обстоятельство — отвлечение сил на помощь Севастополю — вынудило нас проводить десантирование в Керченско-Феодосийской операции по этапам: 26 декабря высаживать войска на северное и восточное побережья полуострова и у горы Опук, а высадку в Феодосию перенести на 29-е число.

Противник, вероятно, догадывался о возможности высадки десанта в Феодосии, но, судя по всему, к этому времени уже перестал опасаться его, увидев, какие значительные силы нам пришлось отвлечь на севастопольское направление. Однако он просчитался. Несмотря на сжатые сроки подготовки и недостаточное прикрытие с воздуха, операция была проведена успешно. Действия десантных частей, экипажей кораблей и судов отличались высоким героизмом. Особенно трудной и смелой была высадка частей 44-й армии в Феодосию, где крейсер «Красный Кавказ» под командованием капитана 1 ранга А. М. Гущина вынужден был прокладывать путь к молу огнем своих орудий.

Невозможно перечислить всех, показавших себя героями в Феодосии, но нельзя не упомянуть о капитан-лейтенанте П. А. Бобровникове. Это он, командуя эсминцем «Незаможник», ворвался в Феодосийскую гавань и под огнем неприятельских пушек высадил матросов первого броска прямо на причал. Командир отряда лейтенант А. Ф. Айдинов и политрук Д. Ф. Пономарев докладывали о героях-матросах Хорькове, Панасенко и Петрушенко. Но эти трое не являлись исключением, героизм был всеобщим. Вслед за отрядами первого броска с упорными боями продвигались части 44-й армии.

Феодосийским десантникам не уступали те, что были высажены в районе Керчи. Особого восхищения заслуживает 83-я морская стрелковая бригада. Ее батальоны были передовыми отрядами при высадке 51-й армии в районе Керчи, у мыса Хрони и в других местах.

В телеграмме И. В. Сталина, полученной в те дни, отмечалось, что при освобождении Керчи и Феодосии особенно отличились войска генералов А. Н. Первушина. В. Н. Львова и соединения кораблей под командованием капитана 1 ранга Н. Е. Басистого. Геройски действовали также моряки подразделений штурмового броска, высаженных с крейсера «Красный Кавказ», эсминцев «Незаможник» и «Железняков».

Нельзя не рассказать о бессмертном подвиге моряков у поселка Эльтиген. Там в окружении врага оказались семнадцать моряков. Их возглавляли майор Лопата и политрук Шутов. Весь день отважные десантники отражали натиск врага. Они продолжали геройски сражаться и тогда, когда из семнадцати в живых осталось всего четверо. На следующий день к своим пробились только майор Лопата и матрос Сумцев.

Примеров отваги наших воинов можно привести много. Но пусть о них более подробно расскажут непосредственные участники операции.

Успешная высадка десанта и его решительное наступление заставили командира 42-го немецкого корпуса графа Шпонека дать приказ об отходе. Гитлер, разъяренный неожиданной утратой Керчи и Феодосии, приказал отдать Шпонека под суд, и тот был приговорен к расстрелу.

Керченско-Феодосийская операция вошла в историю не только как образец отваги наших воинов. Это была самая крупная десантная операция нашего флота в Великую Отечественную войну, хорошо разработанная, несмотря на крайне сжатые сроки ее подготовки.

Помню, в стенах Военно-морской академии мы изучали опыт первой мировой войны. Особенно тщательно штудировали нашумевшую в свое время Зеебрюггскую операцию англо-французского флота в 1918 году. Англичане ворвались тогда в сильно укрепленную военно-морскую базу противника в бельгийском порту Зеебрюгге и, чтобы надолго закрыть проход немецким подводным лодкам, затопили в канале брандеры. Один из английских

кораблей высадил диверсионную группу непосредственно на причал порта.

Керченско-Феодосийская операция гораздо значительнее Зеебрюггской по масштабам и результатам, и проводилась она в условиях несравненно более сложных.

Однако уже упоминавшийся мною бывший гитлеровский адмирал Ф. Руге не пожелал по достоинству оценить в своей книге Керченско-Феодосийскую операцию. Нет необходимости полемизировать с нацистским морским ортодоксом. Впрочем, даже он, противореча сам себе, признает, что эта операция отодвинула на полгода взятие немецко-фашистскими войсками Севастополя. Немаловажное признание! Зато в актив нашего Черноморского флота Руге записывает обстрел Констанцы в самом начале войны, считая эту операцию по-настоящему морской и активной. У нас на сей счет свое мнение. Операцию по обстрелу Констанцы мы считаем не особенно удачной, а Керченско-Феодосийскую — чрезвычайно важной. Действия нашего флота мы оцениваем по тому, насколько полезны они были для общего дела борьбы с врагом, и уже одним этим отрицаем узковедомственный подход к делу. Что принесло пользу стране, то и надо признать разумным в действиях флота.

Руге, как и следовало ожидать, вообще весьма необъективен. Так, рассуждая о роли английского флота в дни обороны Тобрука, который держался благодаря снабжению морским путем, он признает заслуги английских моряков. Однако, стараясь сказать как можно меньше о героической обороне Севастополя, Руге оказывается неспособным оценить роль Черноморского флота в снабжении города-крепости. А ведь именно благодаря активному участию флота Севастополь смог выдержать длительную осаду превосходящих сил противника. Это подтверждает в своих воспоминаниях гитлеровский фельдмаршал Манштейн, не без сожаления признавший, что «русские господствовали в море». У гитлеровского адмирала Руге для такого признания, увы, не хватило духу!

В результате Керченско-Феодосийской операции войска 44-й армии совместно с моряками полностью освободили Феодосию, а 51-я армия оттеснила противника с Керченского полуострова и заняла линию обороны немного западнее Феодосии. Это заставило командующего немецкими войсками Манштейна отказаться от

дальнейших атак на Севастополь и спешно перебросить часть войск на Керченский полуостров.

1941 год закончился нашими бесспорными успехами в Крыму. Севастополь отбил второй, декабрьский, штурм немцев. Феодосия, Керчь и значительная часть Керченского полуострова были освобождены.

Однако превосходство в силах, особенно в авиации и танках, было пока на стороне противника. В январе ему удалось снова захватить Феодосию и несколько потеснить части 51-й армии на восток. Но Севастополь был спасен, и значительный плацдарм на Керченском полуострове остался в наших руках. Задача советских войск состояла теперь в том, чтобы, прочно удерживая этот плацдарм, изматывать противника и одновременно накапливать силы для перехода в наступление.

Феодосию пришлось оставить потому, что высаженных там сил оказалось недостаточно для обороны города. Не было и готовых для перевозки резервов. Огромные усилия войск и моряков в период высадки не принесли тех результатов, на которые рассчитывала Ставка. Об этом поучительном примере полезно вспомнить. Внезапный захват города с моря — дело великое, но он далеко еще не венчает выполнения всего задуманного плана. Опыт показывает: удержать захваченный подобным образом город или район побережья иногда бывает не легче, чем занять.

Десантные операции следует планировать, заглядывая довольно далеко вперед, ведь после высадки нужно ожидать быстрой и решительной реакции противника. В первую очередь это относится к любой наземной операции. При высадке же десанта с моря дело обстоит еще сложнее. Тылом в этом случае, как в Феодосии, оказывается море, и отступить при необходимости значительно сложнее, чем, допустим, отойти «на исходные рубежи» на суше. Опасность понести большие потери в случае вынужденного отступления тем больше, чем дальше расположен от своих баз или войск занятый десантом город или участок берега.

Анализируя результаты этой самой крупной в годы Великой Отечественной войны десантной операции, я прихожу к следующему выводу. Выполнение правильного в своей основе решения Ставки — оказать помощь Севастополю высадкой десанта на Керченский полуостров,

чтобы приковать туда часть армии Манштейна, — было сильно усложнено тем, что слишком широкий фронт высадки оказался необеспеченным нужными резервами. Основные силы десанта, которые должны были прийти на помощь отрядам первого броска, очутились вдалеке от Феодосии. Кроме того, смысл высадки в Феодосии заключался прежде всего в том, чтобы она происходила одновременно с действиями десантов в других районах Керченского полуострова. После того как часть сил 44-й армии пришлось направить в Севастополь, было бы, пожалуй, целесообразнее сосредоточить все усилия на удержании занятых плацдармов к северу и югу от Керчи. Но заслуживают внимания и выводы, которые делает в своих заметках вице-адмирал Л. А. Владимирский. Он считает, что, не будь десанта в Феодосию, занятые в районе Керчи и со стороны Азова разрозненные плацдармы были бы не только изолированы противником, но и ликвидированы значительно быстрее, чем это произошло.

«Высадка в Феодосии, — пишет Л. А. Владимирский, — не только выручила эти наши десанты, но и решила задачу всего первого этапа в этой операции».

Керченско-Феодосийская операция, в ходе которой мы овладели плацдармом на Керченском полуострове, имела огромное значение для дальнейшей обороны Севастополя. Иногда возникал вопрос: не правильнее ли было бы силы, брошенные на Керченский полуостров, использовать непосредственно для обороны Севастополя? Но когда готовили Керченско-Феодосийскую операцию, в Ставке шла речь не только о том, чтобы облегчить положение Севастополя, как было сказано выше. Думали об освобождении Крыма в целом. В Крыму накапливались силы и для весеннего наступления. Части, оборонявшие Севастополь, готовились разорвать кольцо осады и двинуться на Симферополь.

В это же время появились признаки новой активности немецкой армии в Крыму. Планы Гитлера на весну 1942 года еще не были разгаданы, и возросшая активность немецкой авиации на море, упорное стремление противника преградить нашим кораблям, особенно транспортам, путь в Севастополь и Керчь расценивались как меры по обороне, не больше.

Феодосия была оставлена, и командование фронта

намеревалось вернуть город, еще раз высадив туда десант. Сроки для подготовки оно поставило себе чрезвычайно жесткие, если не сказать — нереальные. Узнав об этом, Военный совет Черноморского флота телеграфировал мне 19 января: «Командующий фронтом Козлов требует от нас вновь высаживать десант в Феодосию на боевых кораблях. Данная высадка исключительно рискованна для флота... Прошу вмешаться в это дело, прошу снять эту задачу с флота». Намерение командования фронта не было поддержано Ставкой.

Весной 1942 года довольно неожиданно началось крупное наступление гитлеровцев на юге. В Крыму атаки были особенно ожесточенными. Это вынудило наши войска отступить и вести оборонительные бои на слабо подготовленных позициях. Вот что пишет по этому вопросу немецкий историк генерал К. Типпельскирх: «В то время как немецкие войска, готовясь к предстоящему широкому наступлению, еще только получали пополнение и производили перегруппировку, в Крыму были предприняты два сильных удара с целью устранить угрозу южному флангу немцев и высвободить 11-ю армию» [1].

Наши войска на Керченском полуострове и в Севастополе в мае 1942 года оказались в очень тяжелом положении.

За Севастополь продолжалась упорная борьба. Как часто бывает на войне, она временами стихала, а потом разгоралась снова. Своего рода вулканическими вспышками были вошедшие в историю три штурма города-крепости. Ранней весной 1942 года наблюдалось сравнительное спокойствие, но это было затишье перед бурей. Впрочем, уже в начале 1942 года обстановка на Черном море в целом усложнилась. Немецкое командование, готовя свое весеннее наступление на Севастополь и Керчь, начало активные действия против наших коммуникаций, идущих в Крым, используя главным образом бомбардировщики. Мы потеряли много транспортов. Уже в январе — феврале снабжение Севастополя почти полностью было переложено на боевые корабли. Поэтому вопрос о лучшей организации управления флотом возник вновь. Я решил поднять этот вопрос в Став-

---

[1] К. Типпельскирх. История второй мировой войны. Перев. с нем. М., Изд-во иностр. лит., 1956, стр. 229.

ке. Маршал Б. М. Шапошников, как и следовало ожидать, посоветовал доложить обо всем лично Сталину.

Когда я впервые доложил об этом И. В. Сталину, то ясного ответа не получил. Это было в начале марта. Через некоторое время я повторил свое предложение. Состоялось короткое обсуждение.

— А кого бы вы предложили командующим Севастопольским оборонительным районом вместо Октябрьского? — спросил Сталин.

Я ответил, что самой подходящей кандидатурой я считаю генерала С. И. Кабанова, который хорошо проявил себя на Ханко и в Ленинграде. Но и на этот раз решение принято не было. Мне показалось, что И. В. Сталин по-прежнему не убежден в необходимости такой замены. Смущало его, кажется, и то, что в случае назначения С. И. Кабанова ему пришлось бы подчинить все армейские части во главе с генералом И. Е. Петровым, известным к тому времени военачальником.

Помнится, в самом начале апреля 1942 года я был вызван к маршалу Б. М. Шапошникову. Готовя доклад Верховному Главнокомандующему, он просил объяснить причины задержки в снабжении морем войск на Керченском полуострове. Не ссылаясь на недостатки в управлении флотом, я тем не менее напомнил о своих прежних предложениях. Борис Михайлович счел разумным и своевременным освободить командующего флотом от постоянного пребывания в Севастополе, но не согласился с назначением туда генерала С. И. Кабанова. Он предложил кандидатуру И. Е. Петрова. В этом была известная логика. Ведь генерал Петров уже являлся заместителем командующего Севастопольским оборонительным районом. Но мне все же казалось более правильным назначить командующим этим районом человека, знакомого с флотом. Договорились, что вопрос этот при первой возможности я снова подниму в Ставке.

Главный морской штаб информировал об этом командующего Черноморским флотом.

10 апреля Ф. С. Октябрьский сам докладывал мне о больших трудностях в руководстве флотом. И это было понятно. Командующий находился в Севастополе, его штаб — на Кавказе. Азовская флотилия и кавказские базы оперативно подчинялись различным сухопутным начальникам.

Буквально через несколько дней я смог снова доложить об этом И. В. Сталину. Он не возражал против предложенной мною реорганизации, но поинтересовался мнением Октябрьского.

В конце апреля я вместе с маршалом С. М. Буденным был в Краснодаре. Там находился и Ф. С. Октябрьский. Я спросил, разделяет ли он мое мнение о том, что во главе Севастопольского оборонительного района должен быть моряк. Попросив дать ему время на размышление, Ф. С. Октябрьский через несколько дней высказался против моего предложения.

Ни в 1942 году, ни сейчас, когда пишу эти строки, у меня ни на минуту не возникло сомнений относительно того, что организацию командования в Севастополе в 1942 году было необходимо изменить.

У моих коллег да и у меня самого были сомнения совсем другого порядка — относительно кандидатуры на должность командующего СОР. Все мы высоко оценивали личные и боевые качества генерала С. И. Кабанова, но многие считали более правильным оставить на сухопутной обороне генерала И. Е. Петрова, а командующим СОР назначить моряка, так как в Севастополе до последнего момента борьбы очень важное место занимали чисто флотские вопросы. Контр-адмирал К. И. Деревянко уже после войны писал мне: «В Севастополе следовало иметь такую же организацию, как в Одессе». Иначе говоря, надо было умело сочетать работу сухопутных военачальников и военачальников-моряков.

Может ли общевойсковой начальник командовать военно-морской базой? Такой вопрос не раз возникал в процессе обсуждения проблем организации командования.

На мой взгляд, во главе отдельных военно-морских баз, бесспорно, мог стоять общевойсковой начальник или даже военачальник из любого рода войск. В мирное время я придерживался такой же точки зрения. И не случайно командиром базы на Ханко был назначен сначала генерал береговой обороны флота А. Б. Елисеев, а затем генерал С. И. Кабанов. Ведь уже тогда было ясно, что основная борьба за Ханко развернется на суше. И жизнь подтвердила правильность принятого нами решения.

В ходе войны мы сталкивались с фактами, когда оборону с суши военно-морской базы или прибрежного рай-

она возглавляли моряки (Одесса) и генералы береговой обороны флота (полуострова Средний и Рыбачий) и сухопутные военачальники, как это было в Либаве. И если организация дела была правильной, успех во многом зависел от личных качеств военачальника, стоявшего во главе базы, а отнюдь не от рода войск, к которому он принадлежал.

Что же касается Севастополя, то здесь необходимо было учитывать, что в 1942 году он по своим функциям все больше переставал быть главной базой, между тем как сухопутные части Приморской армии играли с каждым днем все большую роль в обороне города. Учитывая это, я и считал, что в сложившейся обстановке более логичным будет поставить во главе СОР специального начальника, желательно хорошо знакомого с флотом.

НОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ

Новый 1942 год я встретил в своей квартире на улице Серафимовича. Прилетела из Куйбышева моя жена, и мы решили скромно отметить праздник. В последнюю минуту заехал командующий ВВС Красной Армии П. Ф. Жигарев, наш старый знакомый.

— Позвоним товарищу Сталину! — предложил Павел Федорович.

— Позвоним.

Я набрал номер и не без волнения стал ждать ответа. Откликнулся знакомый бас Поскребышева.

— Можно товарища Сталина? — спросил я.

— Можно! — ответил Поскребышев. И вскоре раздался спокойный голос И. В. Сталина:

— Слушаю.

— Примите, товарищ Сталин, наши поздравления и пожелания успехов, здоровья, — сказал я и добавил, что рядом со мной Жигарев.

— Спасибо! — услышал я в ответ. Сталин поздравил нас с Новым годом.

Настроение у него в это время было хорошее. Фашисты были отброшены от Москвы. В заявлении специальному представителю президента США Г. Гопкинсу И. В. Сталин определил этот факт как начало коренного поворота в ходе войны.

Однако враг был еще силен. Сильнее, чем мы предполагали. Пытаясь выправить положение после полученного удара, он еще был способен начать наступление где-либо на другом участке огромного фронта.

Но в начале года трудно было предвидеть, какие новые испытания он принесет. Все были в приподнятом настроении. Уже не чувствовалось такого предельного напряжения, как в дни, когда на полях Подмосковья решалась судьба столицы.

После разгрома немцев под Москвой, после огромных потерь, которые фашистские войска понесли в 1941 году на всем фронте от Мурманска до Севастополя, военная обстановка действительно представлялась многообещающей. Первые месяцы 1942 года мы прожили в надежде, что вскоре Красная Армия перейдет в наступление по всему фронту. Для моряков эти надежды были связаны прежде всего с Крымом, освобождение которого, как мы считали, начнется с наступлением наших войск от Керчи и Севастополя.

Работа государственного аппарата приходила в норму. После частичной эвакуации Москвы в октябре к новому году все учреждения и ответственные руководители, чье присутствие в столице было необходимо, снова находились на своих местах. Совершенствовалась работа Главного морского штаба и Наркомата ВМФ в целом. Связь с флотами, в которой имелись некоторые перебои в октябре 1941 года, вновь стала надежной. Главный морской штаб планомерно руководил операциями, а его начальник разрабатывал предложения о подготовке флота к участию в предстоящем общем наступлении.

Мы не предполагали тогда, что очень скоро обстановка на фронте, особенно на юге, в районе Керчи и Севастополя, станет для нас чрезвычайно тяжелой, что окончательный перелом в войне произойдет только после Сталинградской битвы и сражения на Курской дуге, что план наступления придется пока отложить: весной и летом, собрав большие силы, враг нанесет ряд ударов по нашему фронту, стремясь прорваться на Кавказ и к Волге.

События 1942 года показали, что при более осторожной и точной оценке сил противника, учете нехватки техники в нашей армии в начале 1942 года и уровня подготовки войск нам следовало планировать наступа-

тельные операции в более скромных масштабах и тщательнее готовиться к тому, чтобы измотать врага в оборонительных боях, если он предпримет наступление. Чего бывает достаточно для обороны, может оказаться мало на случай наступления! Переход Красной Армии к обороне летом 1942 года совершался в обстановке, невыгодной для нас, при значительном превосходстве сил противника. Потребовались огромные усилия, чтобы остановить его, разгромить под Сталинградом и вынудить к отступлению на других участках фронта. Возможности наших Вооруженных Сил в то время были еще недостаточными, чтобы вести стратегическую оборону и одновременно проводить крупные наступления.

Почти весь 1942 год оказался для нас очень тяжелым, особенно октябрь. Советские войска несли немалые потери и вынуждены были отходить на юге. Но уверенность в нашей победе росла день ото дня. Для этого были веские основания. С каждым боем наши войска со своими военачальниками совершенствовали воинское мастерство, а крепнувшая промышленность давала фронту все больше новой техники.

«Стоять насмерть! Ни шагу назад!» — слова этого призыва, которому были верны защитники Родины, красноречиво рисуют обстановку 1942 года. Оборонительные бои в том году были на редкость ожесточенными, и врагу редко удавалось осуществлять свои намерения. Так было, например, при наступлении гитлеровцев на Новороссийск и Туапсе, в обороне которых участвовали и моряки.

Наступление немцев, начавшееся в мае 1942 года на самом южном фланге советско-германского фронта, не могло не сказаться на действиях Черноморского флота, занятого обороной Севастополя, а позднее — Новороссийска, Туапсе и других приморских городов.

Весь советский народ, наши армия и флот вели тогда тяжелую борьбу с врагом один на один. Союзники не спешили с открытием второго фронта. Помню, как в августе 1942 года, в самый разгар боев на подступах к Сталинграду и Северному Кавказу, в Москву прилетел для переговоров У. Черчилль. Вполне естественно, что самой жгучей темой был второй фронт. Обстановка требовала от союзников самых решительных действий, если они всерьез намеревались активно участвовать в раз-

громе фашизма. Я не был посвящен в детали переговоров И. В. Сталина и У. Черчилля. Только однажды мне довелось присутствовать на обеде в честь премьера Великобритании. Однако я знал, что Черчилль приехал не для того, чтобы уточнить план открытия второго фронта в Европе: он старался лишь мотивировать невозможность его открытия. Но во время этих переговоров Черчилль сообщил Сталину о подготовке к высадке англо-американских войск в Африке.

В сентябре того же года в Москву прибыл личный представитель Ф. Рузвельта Уэнделл Уилки. Он был настроен в пользу скорейшего открытия второго фронта, считал необходимым «подтолкнуть военных» и произвел тогда в Москве весьма благоприятное впечатление.

Такая позиция Уилки не устраивала У. Черчилля. Не устраивала она и многих представителей тогдашних правящих кругов Соединенных Штатов, точнее сказать — подавляющее большинство этих кругов.

У. Черчиллю удалось убедить американского президента Ф. Рузвельта, чтобы он не рисковал с открытием второго фронта в Западной Европе, а активизировал бы действия в Африке, что, кстати сказать, никак не облегчало положения на советско-германском фронте. В общем, США и Англия вместо открытия второго фронта летом 1942 года сократили число идущих в Архангельск и Мурманск конвоев с грузами, а именно тогда мы нуждались в них особенно остро.

У нас довольно широко было известно, что основными противниками открытия второго фронта в 1942 году были У. Черчилль и английское военное командование. Это, конечно, вызывало законное возмущение у руководителей нашего правительства, у всех советских людей. Красноречивое свидетельство тому — переписка И. В. Сталина и У. Черчилля в 1942—1943 годах, содержащая немало достаточно резких посланий.

Как известно, второй фронт не был открыт и в следующем, 1943 году: Черчилль рассчитывал на дальнейшее ослабление Советского Союза и Германии, надеялся, что благодаря этому потребуется меньше усилий для вторжения во Францию, останется больше «козырей» для послевоенных переговоров с бывшим союзником. Для британских политических деятелей подобный прием был не новым.

Второй фронт против гитлеровской Германии был открыт только в июне 1944 года. Но Черчилль, как человек привыкший, чтобы другие «таскали из огня каштаны», не хотел идти даже на оправданный риск ради СССР — своего героически сражавшегося союзника.

Ну что ж, Уинстон Черчилль всегда был верным оруженосцем своего класса и последовательным врагом коммунизма. Даже в те годы, когда Советский Союз и Великобритания находились в одном боевом лагере. Особенно отчетливо это «постоянство натуры» У. Черчилля проявилось в тяжелом для нас 1942 году.

23 апреля 1942 года вместе с С. М. Буденным, назначенным главкомом Северо-Кавказского направления[1], мы вылетели в Краснодар. Здесь Семен Михайлович решил обосноваться со своим штабом. Мне предстояло побывать в Новороссийске, Керчи и, наконец, в Поти, где временно базировалась эскадра Черноморского флота.

В Краснодаре мы остановились в отведенной нам маленькой квартире. Запомнилось, как, прежде чем улечься на соседнюю кровать, Семен Михайлович вынимал пистолет, взводил его, посылая патрон в ствол, и клал на стул возле себя.

— Привычка еще с гражданской войны, — заметил он на мой вопросительный взгляд.

На следующий день в Краснодар прибыл Ф. С. Октябрьский. Черноморский флот оперативно подчинялся главкому Северо-Кавказского направления, и командующий флотом был вызван в Краснодар для доклада. Октябрьский подробно доложил Буденному о составе флота, обороне Севастополя и перевозках на Керченский полуостров. Общее впечатление о положении в Севастополе складывалось благоприятное. Манштейн после декабрьского штурма не предпринимал серьезных попыток захватить город. Комфлота был твердо уверен в прочности оборонительных линий вокруг Севастополя. Он просил только не ослаблять Приморскую армию и не отвлекать ее крупных сил для наступления на Симферополь.

---

[1] Впервые направления были организованы в июле 1941 года. Затем Ставка отказалась от этой системы. В апреле 1942 года направления были частично и ненадолго возрождены.— *Прим. авт.*

В той же квартире в Краснодаре мы с Семеном Михайловичем скромно, вдвоем, отметили день его рождения. 25 апреля 1942 года ветерану Красной Армии исполнилось 59 лет. Он поздно вернулся с заседания в крайкоме, и мы засиделись почти до рассвета. Семен Михайлович вспоминал былое. В тот вечер я услышал, как еще до русско-японской войны он служил на станции Раздольная, близ Владивостока, как участвовал в первой мировой войне, как стал полным георгиевским кавалером, как с сотней казаков, посланных по просьбе союзников, совершил поход к реке Тигр. Семен Михайлович рассказывал, а перед моим мысленным взором проходили события Великой Октябрьской социалистической революции и гражданской войны... Я слушал, не замечая, как бежит время.

В ту же ночь я с горестью узнал о гибели двух замечательных авиационных начальников: заместителя командующего ВВС ВМФ Ф. Г. Коробкова и командующего авиацией Черноморского флота Н. А. Острякова.

Генерала Ф. Г. Коробкова я знал мало, но отзывы о нем слышал всегда хорошие. Н. А. Остряков был мне знаком больше. Впервые я встретил его в 1937 году в Испании. Там, в Испании, я видел его смелые полеты над морем, которые он совершал на пределе физических и духовных сил, максимально используя довольно ограниченные возможности самолетов тех лет. Николай Алексеевич раньше меня вернулся на Родину. Вначале он командовал авиабригадой на Черноморском флоте, затем по своему желанию уехал служить на Дальний Восток, где обстановка была в тот период беспокойнее. В середине октября 1941 года Н. А. Острякова назначили командовать авиацией на Черном море, и тогда же я вновь встретился с ним. Как всегда, исключительно скромный, даже застенчивый, он был рад новому назначению, но старался не показывать этого.

— Хочется встретиться со старыми знакомыми, — сказал мне тогда Николай Алексеевич, имея в виду гитлеровских летчиков, с которыми он сражался еще над испанской землей.

Мы посидели, вспомнили Картахену; но времени у каждого было в обрез, и мы вскоре расстались. Боевая обстановка приносит всякие неожиданности, но все же не думалось, что эта наша встреча окажется последней.

В книге «Накануне» я уже рассказывал об Н. А. Острякове. Писал о нем, что лучшего человека и летчика трудно было найти. Думаю, со мной согласятся все флотские летчики.

27 апреля, побывав в Новороссийске, я возвратился в Краснодар, а на следующий день мы с Буденным вылетели на Керченский полуостров.

Самолет, управляемый отличным летчиком В. Г. Грачевым, оторвался от взлетной полосы и, не набирая высоты, лег на курс. Невысокий кустарник мелькал почти под самыми колесами. Когда перелетели пролив, заметили несколько немецких самолетов: они только что бомбили в Керчи причалы и аэродром. Не задерживаясь, мы выехали в село Ленинское, где размещался командный пункт фронта. С. М. Буденного встретил командующий фронтом генерал-лейтенант Д. Т. Козлов. Едва начались деловые разговоры, как представитель Ставки Л. З. Мехлис взял инициативу в свои руки, решительным тоном внося то или иное предложение. Таков уж был у него характер.

Всякие разговоры о возможности успешного наступления немцев и нашем вынужденном отходе Л. З. Мехлис считал вредными, а меры предосторожности — излишними. Было наивно думать, что врагу неизвестно о нахождении штаба фронта в селе Ленинском. Логичнее было предположить, что противник умышленно не бомбит Ленинское, откладывая это до решительного момента. Именно так, с бомбежки КП, он начал наступление на Феодосию в январе 1942 года. А Мехлис уверял, что гитлеровцы не только ничего не знают о местонахождении штаба, но что нам и дальше удастся удержать это в секрете.

Помнится, выслушав все претензии в отношении обеспечения флотом перевозок — не хватало транспортных средств, разгрузка шла медленно, — я решил побывать в бригаде морской пехоты, а затем отправиться к командиру Керченской базы контр-адмиралу А. С. Фролову.

С начальником управления боевой подготовки ВМФ вице-адмиралом С. П. Ставицким мы вышли из дома, где помещался штаб фронта. Стоял тихий вечер. Над головой раскинулось чистое, без единой тучки, звездное небо. И хотя луны не было, все вокруг: и село, и проходящую рядом с ним узкую шоссейную дорогу — было

видно отчетливо. Издали доносились редкие выстрелы. Это наши орудия крупного калибра вели на фронте контрбатарейную стрельбу. Дело обычное, повседневное... Никто уже не обращал внимания на орудийную пальбу. В воздухе непрерывно слышался гул моторов. Самолеты противника на небольшой высоте вели разведку вдоль шоссейной дороги. Но вот один из них пролетел над селом и сбросил четыре небольшие бомбы. Одна разорвалась где-то неподалеку.

— Прислонимся! — предложил Ставицкий и показал на каменную ограду, возле которой мы остановились.

Из штаба вышел Мехлис.

— Чистейшая случайность! — Махнул он рукой в ту сторону, где упали бомбы, и опять стал уверять, что немцы не знают о местонахождении штаба фронта.

Часам к одиннадцати вечера все стихло. Ничто не говорило о том, что скоро грянет буря. В действительности же в эти тихие часы обе стороны, как и вчера, как и позавчера, накапливали силы, уточняли планы, готовились к наступлению.

На следующий день вместе с членом Военсовета Черноморского флота И. И. Азаровым я выехал в Керчь, а оттуда с командиром базы — на батареи, в авиачасть и в порт. Уже возвращаясь с А. С. Фроловым в штаб базы, заехали в госпиталь, расположенный неподалеку от города, в развалинах древней крепости Еникале. Раненые были размещены в одном из крепостных подземелий. Толщина земли над помещением, совсем незначительная при входе, в дальнем его конце достигала десяти метров. Нашу беседу с ранеными прервала воздушная тревога. Те, кто мог двигаться, поспешили к внутренней стене. Фролов объяснил мне, что недавно бомба упала возле входа, пострадало несколько человек.

— Герои, а вот теперь на костылях. Как тревога — места себе не находят, — сказал он, показывая на нескольких моряков в полосатых тельняшках.

Меня это не удивило: раненые из-за беспомощности острее воспринимают опасность. Но с выздоровлением психическая травма проходит, бойцы становятся еще более смелыми и закаленными.

Вечером я вернулся в Ленинское. Маршал Буденный и командующий фронтом выехали на передовую. Возвратились поздно. Разместившись на ночлег в одной

комнате, мы с Семеном Михайловичем обменивались впечатлениями. Уже дважды отложенные сроки нашего наступления и теперь казались ему нереальными: подготовка войск, как я понял, еще не была закончена.

Недостатки в организации флота были мне уже известны. Рано утром мы простились: я выехал в Керчь, а С. М. Буденный задержался еще на сутки. Договорились встретиться вновь перед моим отъездом в Москву, дней через восемь — десять. Так оно и случилось, но уже в другой обстановке.

Находясь в Поти и занимаясь делами Черноморского флота, я получил 8 мая известие: противник перешел в наступление на Керченском полуострове. Это означало, что гитлеровцы опередили нас...

Немедленно вылетел в Новороссийск. Гидросамолет держался береговой черты и был готов в случае опасности приводниться у берега. В Новороссийске меня встретили докладом о «неясности положения» на Керченском полуострове. Поспешил в Краснодар.

Штаб Буденного за это время обосновался в помещениях Краснодарского института табаководства. Заместителем главнокомандующего Северо-Кавказским направлением по морской части и членом Военного совета был назначен адмирал И. С. Исаков.

Мне хорошо запомнился последний вечер (это было 29 апреля), проведенный с С. М. Буденным, только что прибывшим с передовой линии фронта. Рассказав о мерах, которые считает необходимым принять до наступления наших армий, он посоветовал мне проверить, как обстоят дела с перевозками на Керченский полуостров.

События развивались исключительно быстро.

Адмирал Исаков ознакомил меня с новой обстановкой на Керченском полуострове. На ликвидацию нашего плацдарма была брошена часть сил 11-й армии Манштейна. Согласно отрывочным данным, войска Крымского фронта начали отходить. На сухопутной карте крупного масштаба, лежавшей на столе в кабинете Исакова, синекрасные линии передвинулись ближе к Керчи. Положение Севастополя оставалось прежним — он готов был сражаться при любом соотношении сил. Было ясно, что, если противнику удастся ликвидировать керченский плацдарм, он повернет все свои силы на Севастополь. Од-

нако надежда остановить немецкую армию, хотя бы около самой Керчи, еще не была потеряна.

11 мая по приказу, переданному мне Б. М. Шапошниковым, я вылетел из Краснодара в Москву. Летевший со мной вице-адмирал Ставицкий не любил тратить время попапрасну, поэтому прямо в самолете он доложил обстановку на Черноморском флоте, сопровождая доклад своими выводами и прогнозами.

Летели мы совсем низко. Линия фронта севернее Краснодара за две недели, прошедшие с тех пор, как я покинул Керчь, не изменилась, но активность вражеской авиации возросла. Летчик чаще обычного прижимался к земле, избегая встречи с истребителями противника. Под крылом мелькали то песчаные овраги, то мелкий кустарник; свежая, яркая зелень покрывала всю землю. Уже в сумерках прилетели в Сталинград. Секретарь обкома партии А. С. Чуянов угостил нас ужином.

В тот день гитлеровцы находились еще далеко от Сталинграда — за Северным Донцом. Город героически трудился, снабжал фронт танками и орудиями. Делать прогнозы о возможном продвижении противника не было принято; не делали их и мы, беседуя за столом с Чуяновым. Наоборот, мы с интересом слушали рассказ нашего гостеприимного хозяина о делах сталинградцев и их хорошем настроении.

Настроение у сталинградцев было бодрое. Все ждали, что враг начнет отступать — может быть, медленно, крепко сопротивляясь, но обязательно отступать. Всем так хотелось этого... Довольно и того, что фашисты подошли к Москве и Ленинграду...

Я еще находился в Краснодаре, когда туда позвонил И. В. Сталин и приказал Буденному и Исакову выехать в Керчь, разобраться в обстановке и принять на месте нужные меры. Позднее я узнал, что указания Ставки о создании линии обороны на Турецком валу или о том, чтобы организовать оборону Керчи по типу Севастополя, оказались невыполненными. Штаб фронта был переведен в Аджимушкайские каменоломни. Туда и перебрались на катерах из Тамани Буденный и Исаков. Сопровождавший их генерал П. П. Зеленский позднее рассказал мне, с какими трудностями они столкнулись при этом: на земле и в воздухе шли жаркие бои.

Когда С. М. Буденный прибыл в Аджимушкай, с передовой линии, которая проходила уже возле самой Керчи, приехали командующий фронтом Д. Т. Козлов, член Военсовета фронта Л. З. Мехлис и другие. Черноморскому флоту был отдан приказ:

«1. Прекратить отправку морем грузов для Крымского фронта.

2. Весь свободный тоннаж, пригодный для переправы через Керченский пролив, немедленно направить в Керчь.

3. Дать усиленный конвой из катеров и тральщиков.

4. Командир Керченской военно-морской базы контр-адмирал А. С. Фролов назначается начальником переправы.

5. Теперь же начать эвакуацию тяжелой артиллерии и гвардейских минометов.

6. Организовать надежную ПВО всех переправ и пристаней» [1].

Адмирал Исаков распорядился выслать в Керчь все суда, находившиеся в этом районе, независимо от их ведомственной принадлежности.

В той сложной обстановке трудно было учесть все произведенные перевозки, но, по уточненным после войны данным, с Керченского полуострова удалось эвакуировать до ста двадцати тысяч человек из состава сражавшихся там наших войск. Мне довелось быть в Ставке, когда подводились итоги этой эвакуации — 22 или 23 мая. Тогда еще не были ясны все причины отступления, но уже совершенно очевидным стало то, что в районе Керчи мы не имели глубоко эшелонированной обороны. Армии были развернуты каждая в одном эшелоне, резервов, способных быстро прийти на помощь, на полуострове не имелось. Поэтому противник, нанесший главный удар вдоль побережья, сумел добиться успеха.

19 мая наши войска оставили Керчь и через пролив были переправлены на Таманский полуостров последние части. Но несколько тысяч бойцов, укрывшихся в каменоломнях, еще долгие месяцы продолжали борьбу...

---

[1] Архив ИО ВМФ, ф. 72, д. 1207, л. 35.

Сталин был весьма расстроен столь неудачным исходом борьбы на Керченском полуострове. 4 июня Ставка дала директиву, в которой перечислялись причины неудач Крымского фронта и были сделаны соответствующие выводы.

Несколько слов об Аджимушкайских каменоломнях. В обороне Керченского полуострова Аджимушкай дважды сыграл героическую роль. В ноябре — декабре 1941 года подземный гарнизон в катакомбах Аджимушкая выдержал сорокапятидневную осаду до подхода наших десантных частей. Больше того, он существенно помог нашим войскам в освобождении Керчи. В 1942 году Аджимушкай вновь стал свидетелем невиданного героизма советских людей. Около двадцати тысяч патриотов, среди которых были не только военные, но и сугубо гражданские люди, заняли Аджимушкайские каменоломни. Немцы бросили против них крупные силы, однако советские люди более пяти с половиной месяцев (с мая по октябрь) не только оборонялись, но и сами атаковали врага. Плохо вооруженные, часто без пищи, воды и света, они показывали чудеса героизма.

Немало уже написано об Аджимушкае, но мне думается, мы узна́ем еще много новых имен и много новых фактов героической борьбы гарнизона подземной крепости.

Когда противник захватил Керчь, мы предполагали, что он сразу же попытается переправиться через Керченский пролив на Тамань. За судьбу Севастополя особых опасений тогда не возникало. Считали, что в случае нового штурма защитникам города придется трудно, но они выстоят, ведь два штурма были уже отбиты.

Но враг не решился наступать на Тамань, пока у него в тылу оставался сражавшийся Севастополь.

ТРЕТИЙ ШТУРМ СЕВАСТОПОЛЯ

Немецкое командование стремилось во что бы то ни стало быстрее захватить Севастополь. Во-первых, город угрожал флангам южной группы немецких армий. Во-вторых, гитлеровцы всячески старались высвободить армию Манштейна, чтобы после отдыха использовать ее на другом направлении. Летом 1942 года они надеялись добиться перелома в ходе войны в свою пользу. А пото-

му еще до завершения боев за Керчь начали стягивать к Севастополю крупные силы.

Бои за Севастополь в июне 1942 года поражают своим упорством и ожесточенностью. Огромному преимуществу врага в силах и в технике, стремлению Манштейна любой ценой выполнить приказ фюрера, заранее подарившего ему бывший Воронцовский дворец в Алупке, был противопоставлен массовый героизм, беззаветная преданность Родине моряков Черноморского флота и воинов Приморской армии. Почти месяц шли непрерывные, жестокие бои за город. Это оказало влияние на весь ход весенне-летнего наступления немецкой армии. Такого упорного сопротивления враг не ждал.

Третий штурм Севастополя начался 7 июня 1942 года, хотя фактически борьба за город не прекращалась с ноября 1941 года. Непрерывно шли бои на суше и в воздухе, совершенствовалась оборона, пополнялись, хотя и не в полной мере, запасы продовольствия и боеприпасов. После декабрьского штурма и особенно после того, как противник в январе вторично занял Феодосию, снабжать Севастополь с каждым днем становилось все труднее. Готовя большое наступление в Крыму, немецкое командование широко использовало авиацию и торпедные катера, чтобы прервать наши коммуникации, главным образом те, что шли к фронту. Командование Черноморского флота не имело возможности обеспечить прикрытие тихоходных транспортов с воздуха, а потому было вынуждено использовать для перевозки людей и грузов боевые корабли, подводные лодки и самолеты.

Вопросы снабжения Севастополя всем необходимым для отражения натиска противника постоянно находились в центре внимания Военсовета флота. Город не был в полном смысле слова блокирован с моря, но господство в воздухе немецкой авиации делало каждый рейс в осажденную крепость все более рискованным и опасным. От транспортов приходилось отказываться, поручив эту задачу боевым кораблям. Вся тяжесть перевозок легла на корабли эскадры. С февраля по июнь они сделали 92 рейса. Пришлось привлекать и подводные лодки. 27 из них совершили в мае — июне 1942 года 80 переходов с целью доставки грузов и вывоза раненых.

Ходом морских перевозок в Севастополь и Керчь было очень озабочено Верховное Командование. Потери

кораблей или задержка в доставке грузов вызывали справедливые упреки со стороны Ставки и Генерального штаба. Б. М. Шапошников не раз приглашал меня к себе, чтобы я доложил об организации перевозок и обеспечении транспортов.

Разбираясь теперь в документах, я задал себе вопрос: с какого времени командование Черноморского флота стало ждать очередного штурма Севастополя?

Выступая на упоминавшейся уже конференции в 1961 году, Ф. С. Октябрьский говорил:

«На основании неопровержимых и точных данных 19 апреля, т. е. почти за три недели до наступления армии Манштейна на Керченском полуострове, я лично доложил Военсовету Крымского фронта о готовящемся ударе, но наше предупреждение не было принято во внимание».

На мой взгляд, это очень важное свидетельство. Оно показывает, что в Севастополе считались с возможностью нового штурма и готовились отразить его. Тревога за судьбу города усилилась после того, как гитлеровцы начали наступать на Керчь.

Готовясь к штурму, противник сосредоточил вокруг Севастополя около 204 тысяч солдат и офицеров, 670 орудий калибра от 75 до 420 миллиметров, 655 противотанковых пушек, 720 минометов, 450 танков и 600 самолетов. В распоряжении гитлеровцев находились также батарея сверхтяжелых 615-миллиметровых мортир и знаменитая 800-миллиметровая пушка «Дора» на железнодорожной установке. Эта пушка была создана в свое время для разрушения мощных инженерных сооружений линии Мажино во Франции. Ствол «Доры» имел в длину около тридцати метров, а лафет достигал высоты трехэтажного дома.

Общая численность немецко-румынских войск, брошенных против Севастополя, превышала двести тысяч человек.

Численность войск Севастопольского оборонительного района составляла около ста семи тысяч человек, из них в боевых частях насчитывалось восемьдесят две тысячи. На вооружении этих сил имелось шестьсот шесть орудий разных калибров, около двух тысяч минометов, тридцать восемь танков, сто девять самолетов.

Соотношение сил было явно в пользу противника. «Если бы немцы бросили против нас воздушный десант прямо в город, положение было бы катастрофическим»,— говорил вице-адмирал Октябрьский на упомянутой выше конференции. Не следует забывать, что враг располагал большими возможностями для снабжения и пополнения своих войск. Он имел безопасные сухопутные коммуникации, а мы могли использовать для подвоза и эвакуации только морские пути, находившиеся под ударами немецкой авиации.

Для морской блокады Севастополя немецкое командование создало специальную группу из торпедных катеров и самолетов. С мая они начали минирование внутреннего Севастопольского рейда. Все аэродромы находились под постоянным огнем артиллерии, их бомбила авиация противника. Защитникам Севастополя не хватало оружия, боеприпасов. Будучи в апреле — мае 1942 года на юге, я послал телеграмму в Ставку: «В базах Черноморского флота имеется до 5000 прекрасных бойцов, могущих быть использованными для обороны Севастополя, но не имеющих оружия. Убедительно прошу в срочном порядке выделить 5000 винтовок» [1]. Но с оружием было туго. В дни штурма не удавалось перекрывать суточного расхода снарядов, мин и патронов. Иначе говоря, запасы гарнизона города-крепости таяли.

Севастополь, вокруг которого все туже смыкалось кольцо осады, не мог больше рассчитывать на регулярную поддержку крупных кораблей. Военный совет флота настойчиво просил о помощи, но ни главнокомандование направления, ни Ставка не могли в той обстановке оказать ее в тех размерах, в каких это требовалось. Флот был готов даже на тех немногих аэродромах, которыми мы располагали в районе Севастополя, принять еще сотню истребителей, готов был перевезти танки даже на линкоре, если они будут поданы в Поти или Туапсе. Однако после потери Керчи все силы и средства крайне нужны были в другом месте: враг готовился наступать на Волгу и Кавказ.

Пробиваться в осажденный город морем или по воздуху с каждым днем становилось все труднее. За пер-

---

[1] Архив ИО ВМФ, д. 12548, ф. 125, инв. 52, лл. 28—29.

вую половину июня флот потерял транспорты «Грузия», «Абхазия», «Белосток». Погиб танкер «Громов». К концу месяца только подводные лодки могли снабжать Севастополь, но много ли груза способны были они доставить?

Противник своей авиацией блокировал подступы к городу даже с моря. В остальных районах Черного моря превосходство было на нашей стороне. Это позволяло нам не только предупредить возможную высадку десанта в тыл нашим войскам где-нибудь на Кавказском побережье, но и сорвать «молниеносное» наступление на Кавказ через Керченский пролив. В итоге немцы потеряли три месяца, но так и не «перешагнули», как намеревались, через Кавказский хребет. И все это в условиях, когда наш флот мог пользоваться только неудобными базами Кавказского побережья: в Поти была очень мала гавань, а Батумский рейд не был защищен от волн.

Опасность, надвинувшаяся на флот с суши, определила характер его операций и на берегу, и в море, и в воздухе. Взаимодействие же с армией, ставшее непременным условием еще со времен обороны Одессы, превратилось в Севастополе в главное условие прочности обороны. Об этом следует знать и помнить.

Командующий Приморской армией генерал И. Е. Петров почти всю войну прошел вместе с флотом. К июню 1942 года Иван Ефимович Петров и его начальник штаба Николай Иванович Крылов уже имели за плечами богатый опыт борьбы с врагом: героическую оборону Одессы, критические дни Крыма и Севастополя в ноябре и декабре 1941 года. Моряки убедились, что без сухопутных сил невозможно оборонять базу с суши, а воины Приморской армии поняли, что при поддержке кораблей и береговых батарей они смогут еще долго защищать Севастополь.

За обороной Севастополя внимательно следили в Москве. После того как мы оставили Керченский полуостров, положение города-крепости чрезвычайно осложнилось. Я распорядился, чтобы о всех телеграммах из Севастополя мне докладывали немедленно. Многие из них были адресованы Ставке, но и те, что шли к нам — в Наркомат ВМФ, — немедленно направлялись в Генеральный штаб для доклада Верховному Главнокомандующему.

Севастополь и все, что с ним связано, до сих пор живет во мне. Восемь лет проплавал я на Черном море. И хотя город лучше всего зрительно запомнился мне таким, каким я видел его с мостика крейсера, возвращаясь из похода, тем не менее за восемь лет я изучил и запомнил каждый его уголок. И будоражащий душу каждого русского человека памятник затопленным кораблям при входе в Северную бухту, и старинные пушки на Историческом бульваре, сохранившиеся еще со времен Крымской войны, и развалины знаменитого Четвертого бастиона, куда я, тогда еще молодой офицер, приходил с особым чувством, потому что они воскрешали в памяти и образы реально существовавших героев, которые пролили здесь свою кровь за Отечество, и образы не менее дорогие и близкие — героев, описанных пером Толстого.

Читая оперативные сводки из Севастополя с названиями знакомых мне населенных пунктов или высот, я отчетливо представлял себе картину боев, залпы наших крупных береговых батарей. Сколько раз доводилось прежде буксировать большой корабельный щит, когда эти батареи, порознь или вместе с кораблями, проводили учебную стрельбу. Я мысленно видел и гибель хорошо знакомого мне крейсера «Червона Україна», затонувшего у бывшей пристани морфлота, и гибель транспорта «Абхазия» — у стенки Сухарной балки. Но, конечно, вдали от Севастополя я не мог нарисовать себе полной картины его героической эпопеи во всех ее деталях. И уж совершенно не мог представить себе, что от любимого города останутся только руины.

Ныне город стал еще красивее прежнего. Вечный огонь, зажженный на Малаховом кургане, памятники на местах боев всегда будут напоминать о славных героических днях. Но хотелось бы, чтобы наряду со знаменитой панорамой Рубо в Севастополе появилась не менее искусно созданная панорама его обороны в годы Великой Отечественной войны.

Как гранитный утес, стоял Севастополь на пути немцев. Гитлеровские генералы сосредоточивали свои дивизии и армии для наступления на Кавказ, рассчитывая захватить с тыла Новороссийск и Туапсе. Но Севастополь по-прежнему приковывал к себе внимание немецкого верховного командования.

В июне 1942 года борьба за город-крепость с каждым днем становилась ожесточеннее. Я ежедневно ждал вопроса Верховного Главнокомандующего: «Как в Севастополе?» Желая получать информацию из первых рук, он нередко приказывал мне докладывать ему по телефону. В ту пору Б. М. Шапошников уже сильно болел, и обязанности начальника Генерального штаба переходили в руки А. М. Василевского.

После наших неудач у Керчи мои доклады о героической борьбе защитников Севастополя вызывали у И. В. Сталина, как я видел, явно теплое чувство. Кажется, Черчилль где-то сказал, что, находясь у власти, человек не имеет представления, «каким чертовски тяжелым может быть положение обыкновенных рядовых людей». Но тяжелое положение севастопольцев в июне 1942 года все мы хорошо представляли.

12 июня Верховный Главнокомандующий послал им телеграмму:

«Вице-адмиралу Октябрьскому, генерал-майору Петрову.

Горячо приветствую доблестных защитников Севастополя — красноармейцев, краснофлотцев, командиров и комиссаров, мужественно отстаивающих каждую пядь советской земли и наносящих удары немецким захватчикам и их румынским прихвостням.

Самоотверженная борьба севастопольцев служит примером героизма для Красной Армии и советского народа.

Уверен, что славные защитники Севастополя с достоинством и честью выполнят свой долг перед Родиной. Сталин» [1].

К этому времени не только у нас в стране следили за ходом боев под Севастополем. Многие понимали, что каждый день его героического сопротивления вносит весомый вклад в общую борьбу с фашизмом. «Правда» 15 июня 1942 года писала: «Весь советский народ, народы свободолюбивых стран сегодня с затаенным дыханием следят за ожесточенным сражением, которое ведет севастопольский гарнизон, отражая бешеные атаки врага». В середине июня атаки немецких войск были действительно бешеными. На карте Севастополь выглядел точкой, но сколько было сосредоточено в этой «точке»

---

[1] Архив ИО ВМФ, д. 1211, л. 9.

пламенной ненависти к врагу, какое упорство проявляли наши герои!

Не задаваясь целью подробно описывать борьбу за Севастополь в июне 1942 года, я все же попытаюсь по впечатлениям, документам и воспоминаниям непосредственных участников проследить ход этой борьбы и дать представление о том поистине массовом героизме, который отличал оборону Севастополя особенно на последнем этапе.

Наступление на Севастополь началось мощной артиллерийской и авиационной подготовкой, длившейся пять дней. За эти дни вражеская артиллерия выпустила свыше тринадцати тысяч снарядов, а авиация сбросила около сорока восьми тысяч бомб.

7 июня немецкая пехота под прикрытием артиллерийского огня и авиации и в сопровождении танков перешла в наступление. Но ни 7, ни 8 июня враг не добился существенных результатов. В немецком донесении сообщалось: «Наступление наталкивается на планомерную оборудованную, сильно минированную и с большевистским упрямством защищаемую систему позиций. Непрерывный губительный огонь артиллерии противника ведется по всем немецким позициям. Уже первые дни боев показывают, что под этим адским артиллерийским огнем наступление дальше вести невозможно» [1].

Да, «под адским артиллерийским огнем» наших батарей фашисты действительно не могли наступать так, как им хотелось.

Они рассчитывали продвинуться в первый же день штурма, но якобы подавленные ими огневые точки оживали будто по волшебству. Не помогли и психические атаки шедших во весь рост гитлеровцев. Их отбили по всему фронту. Более трех тысяч вражеских трупов, десятки танков остались на поле боя.

Фашисты стремились взломать нашу линию обороны, но советские воины дрались до последнего. И если врагу где-нибудь удавалось захватить клочок земли, наши бойцы яростными контратаками отбивали его обратно. Полустанок Мекензиевы Горы несколько раз переходил из рук в руки. Под градом бомб и снарядов советские солдаты и матросы восстанавливали разрушенные ук-

---

[1] Архив ИО ВМФ, д. 12548, л. 446.

репления, строили новые. Боеприпасы и оружие укрывали в скалах. Героически сражались 172, 25 и 95-я стрелковые дивизии, 79-я морская стрелковая бригада и 7-я бригада морской пехоты.

Враг нес огромные потери. Немалыми были они и у защитников Севастополя. 9 июня получила серьезное повреждение береговая батарея № 30, известная меткостью своего огня. 10 июня были потоплены эсминец «Свободный» и санитарный транспорт «Абхазия».

Потери флота росли, но, несмотря ни на что, корабли продолжали сражаться за Севастополь. Гремели залпы орудий крейсера «Молотов», эсминца «Бдительный».

Самые ожесточенные бои шли на Северной стороне, где враг наступал особенно яростно, чтобы через Северную бухту усилить огонь по городу. 17 июня мы потеряли в боях очень много людей и техники. На следующий день гитлеровцам удалось блокировать 30-ю батарею, которая затем вела бой в окружении. Личный состав батареи решил погибнуть, но не сдаваться.

Эту 12-дюймовую батарею хорошо знали все черноморцы. Помнил ее и я. В 1935 году мне довелось быть свидетелем ее отличной стрельбы. Командуя крейсером «Червона Україна», я получил приказ буксировать щит, когда на инспекторскую стрельбу к нам прибыл тогдашний начальник Политического управления Красной Армии Я. Б. Гамарник. Все мы радовались точным попаданиям в щит с первых же залпов, и никто не думал, что эти могучие орудия в броневых башнях через несколько лет будут вынуждены отражать врага не с моря, а с суши. Но случилось именно так.

Бои становились все тяжелее.

«95-я стрелковая дивизия почти вся выбита, в полках осталось где сто человек, а где и меньше того. Северные укрепления защищает сводная рота саперного батальона береговой обороны главной базы... Оставшаяся у защитников Северной стороны подвижная артиллерия 95-й стрелковой дивизии и зенитные батареи ПВО подтянуты к Инженерной пристани и Михайловскому равелину, но... нет ни одного снаряда и негде взять»,— говорилось в оперативной сводке за 20 июня.

Когда бои за Северную сторону достигли наибольшего накала, туда для подкрепления были посланы моряки с кораблей охраны рейда — стало ясно, что, если про-

тивник захватит Северную сторону и выйдет на берег бухты, охранять рейд уже не будет смысла и возможности.

Развернулись бои за знаменитый Константиновский равелин. Корабли, входившие в порт и выходившие из него, всегда следовали мимо этого старого форта. С него в 1854 году город был оповещен о приближении неприятеля. Теперь под командованием капитана 3 ранга М. Е. Евсеева и комиссара Баранова моряки вместе с пехотинцами майора И. П. Дацко отстаивали последний бастион на пути к Северной бухте.

Положение Севастополя становилось критическим.

Подобно тому, как в дни битвы под Москвой невольно вспоминались события Отечественной войны 1812 года, борьба за Севастополь воскрешала его эпопею в годы Крымской войны.

— Севастопольцы повторили былую героическую оборону, — сказал мне как-то Нарком судостроительной промышленности Вячеслав Александрович Малышев, с которым мы были тесно связаны во время войны.

— И да и нет, — ответил я. — Тогда война шла в одном измерении — на земле, теперь же враг наносит удары и с воздуха, и с моря.

Да, испытания, выпавшие на долю Севастополя в 1941—1942 годах, несравнимы с теми, что были в прошлом столетии. Шипящие, готовые вот-вот разорваться ядра, изображенные на старых картинах, не могут идти ни в какое сравнение с авиабомбами, снарядами, минами, которые сотнями тонн фашисты обрушивали на город изо дня в день. Никакие укрытия не спасали от мощных взрывов. Даже броня башенных орудий береговых батарей не всегда выдерживала попадания крупнокалиберных снарядов. Не было во время Крымской войны и полной круговой осады. Когда все возможности обороны были исчерпаны и было решено отступать, русские войска по наведенному через бухту мосту ушли на Северную сторону.

Борьба здесь шла не на жизнь, а на смерть. Немцы атаковали со всех сторон, за спиной наших бойцов было море да сотни миль расстояния до кавказских берегов.

Стремясь лишить Севастополь всякой поддержки извне, уничтожить все пути к нему по воде и по воздуху, немцы бросили в дело новые соединения авиации.

Когда положение стало совсем критическим, лидер «Ташкент» под командованием капитана 3 ранга В. Н. Ерошенко и комиссара Г. А. Коновалова доставил пополнение: в Севастополь была переброшена 142-я стрелковая бригада (1264 человека) и немного боеприпасов. Это был последний рейс в Севастополь крупного надводного корабля. Лидер всего несколько часов находился в гавани, где обстреливался почти каждый метр водного пространства. За это время «Ташкент» успел разгрузиться и принять на борт 2300 женщин, детей и раненых.

Если бы на «Ташкент» было принято такое количество здоровых людей, то и тогда невозможно было бы не удивляться, как они там разместились. Но кроме людей лидер взял еще знаменитую панораму «Оборона Севастополя», спасенную матросами из огня.

На рассвете 27 июня Ерошенко повел корабль в Новороссийск. Враг послал вдогонку авиацию. «Юнкерсы» и «мессершмитты» сбросили на «Ташкент» не менее трехсот бомб. Несмотря на умелое маневрирование корабля, несмотря на его сильный и меткий зенитный огонь, гитлеровцам удалось положить рядом с ним много бомб. «Ташкент» получил повреждения, принял много воды и, по рассказам очевидцев, только чудом оставался на плаву. Экипаж и пассажиры держались исключительно мужественно.

Командующий эскадрой Л. А. Владимирский на торпедном катере вышел в море, чтобы лично встретить лидер и, если потребуется, оказать ему помощь. Вечером 27 июня «Ташкент» благополучно прибыл в Новороссийск. Но это был последний рейс корабля. Вскоре он был потоплен немецкой авиацией в гавани Новороссийска. Последнее свое плавание совершил на нем и писатель Евгений Петров.

С Евгением Петровичем я познакомился в 1933 году во время заграничного плавания в Турцию, Грецию, Италию. Ближе я узнал его во Владивостоке в 1938 году — там мы вместе были на учениях в море. После этого изредка встречались в Москве или разговаривали по телефону. По словам людей, видевших Е. П. Петрова в последние недели его жизни, его мечтой было побывать в Севастополе. И он побывал там. Был очевидцем последних дней героической обороны и перед отъездом

позвонил мне. Обещал рассказать, а главное — написать обо всем, что увидит. Нелепая смерть настигла его, когда он возвращался на самолете в Москву.

Вспоминаются слова Е. П. Петрова о поведении командира корабля Василия Николаевича Ерошенко и всего экипажа:

«Не могу без волнения вспоминать об этом. Я почти все время находился на мостике и своими глазами видел, как действовали моряки во время налета вражеской авиации и атак торпедных катеров... Ерошенко, например, во время налета авиации переходил с правого крыла мостика на левый. Щурясь, смотрел на пикирующий самолет, определял расстояние до него и хриплым голосом командовал: «Лево руля», «Право руля». Иногда даже ободряюще подмигивал мне, как пассажиру...»

Да, Василий Николаевич Ерошенко проявил себя настоящим героем. Под стать ему оказался и личный состав. Недаром С. М. Буденный, благодаря личный состав, сказал в Новороссийске: «Я знал в гражданскую войну немало героев и героических дел, и мне приятно было сегодня узнать, что вы — моряки-черноморцы, экипаж «Ташкента» проявили массовый героизм».

Говоря о подвиге «Ташкента», не могу не вспомнить добрым словом эсминцы «Бдительный» и «Безупречный» под командой А. Н. Горшенина и П. М. Буряка. Экипажи обоих кораблей героически проявили себя еще в дни обороны Одессы. Самой высокой похвалы заслуживали прорывы эсминцев в осажденный Севастополь.

Особенно трудные задачи выпали на долю «Безупречного». Петр Максимович Буряк был человеком редкой храбрости. Он верил в свое военное счастье, и ему действительно везло до поры до времени. Пять раз пробивался «Безупречный» сквозь огненную блокаду к защитникам Севастополя и оставался при этом невредимым.

Затем, в конце июня 1942 года, был назначен новый поход в Севастополь. Из этого похода «Безупречный» уже не вернулся. Он погиб, когда до цели оставалось всего несколько десятков миль. Шедший рядом «Ташкент» пытался помочь людям, оказавшимся в воде, но потерпевшие знали, что лидер везет пополнение городу-крепости, и наотрез отказались от помощи.

В тот день вместе с Петром Максимовичем Буряком погиб его шестнадцатилетний сын Володя, плававший юнгой на эсминце...

Неисповедимы бывают не только судьбы людей, но и судьбы кораблей. Подводная лодка «М-32» под командованием капитан-лейтенанта Н. А. Колтыпина утром 23 июня, доставив в Севастополь мины для минометов, патроны и бензин, вынуждена была уйти под воду, чтоб не погибнуть под огнем врага. Командир решил не всплывать, пока бухту не скроет от глаз противника ночь. Но еще при переходе в Севастополь насыщенная парами бензина лодка стала огнеопасной, и днем в центральном посту произошел взрыв. Несколько подводников получили ожоги и ранения. Нечем стало дышать. Но всплыть до наступления темноты, повторяю, было невозможно. Постепенно люди стали терять сознание. Через несколько часов в сознании находились только капитан-лейтенант Колтыпин и старшина Пустовойтенко. Около 17 часов впал в полуобморок-полусон и капитан-лейтенант, правда, перед этим он успел приказать старшине, чтобы тот разбудил его в 21 час. С трудом продержавшись до этого срока, Пустовойтенко попробовал поднять командира, но тот оставался недвижим. Итак, на всей лодке, кроме старшины, не было никого, кто бы мог что-то делать... Стоило Пустовойтенко на минуту ослабить волю, задремать, и никаких шансов на спасение всех, кто находился в лодке, не осталось бы.

Понимая это, старшина стал продувать цистерны. Лодка всплыла. Первым долгом он хотел вынести на воздух и привести в чувство командира. Но, едва открыв люк, Пустовойтенко сам потерял сознание. Никем не управляемую лодку понесло к каменистому берегу. Казалось, все кончено... Однако Пустовойтенко все же пришел в себя. Вынес наверх командира. Сознание вернулось к капитан-лейтенанту. Свежий воздух вернул к жизни и других членов экипажа. И хотя лодка была уже на камнях, людям ценою неимоверных усилий удалось снять ее. Подводная лодка «М-32» 25 июня пришла в Новороссийск.

В последние дни июня обстановка в Севастополе резко ухудшилась. В это время командующий оборонительным районом Ф. С. Октябрьский вместе с членом Военного совета Н. М. Кулаковым телеграфировал: «Москва — Кузнецову; Краснодар — Буденному, Исакову. Противник прорвался с Северной стороны на Корабельную. Боевые действия приняли характер уличных боев. Оставшиеся войска сильно устали, хотя большинство продолжает героически драться.

Противник резко увеличил нажим авиацией, танками. Учитывая сильное снижение огневой мощи, надо считать, что в таком положении мы продержимся максимум 2—3 дня...»

Об этой телеграмме мне доложили около 14 часов 30 июня. Хотя Севастопольский оборонительный район оперативно подчинялся маршалу Буденному, я понимал, что моя обязанность прежде всего — своевременно дать ответ. Армейское командование в Краснодаре еще болезненно переживало недавнюю неудачу на Керченском полуострове. По опыту эвакуации Таллина я полагал, что главком едва ли примет решение сам, не запросив Ставку. Времени же для запросов и согласований уже не оставалось. По обстановке было ясно: Севастополь придется оставить. Переговорив по телефону со Сталиным, я в 16 часов 40 минут послал Военному совету Черноморского флота телеграмму о том, что эвакуация разрешена.

Таким образом, 30 июня Ставка приняла решение оставить город.

В ночь на 1 июля Военный совет Черноморского флота вылетел с единственного оставшегося в наших руках аэродрома около Херсонесского маяка в Новороссийск. Но было бы неправильным закончить на этом рассказ о героической обороне Севастополя, не отдав должного тем, кто еще более десяти дней оказывал мужественное сопротивление врагу. Вот что рассказывал потом бывший начальник артиллерии 95-й стрелковой дивизии полковник Д. И. Пискунов, который оставался в Севастополе до 12 июля:

— Четыре бойца и политрук были прижаты противником к морю на мысе Феолент. Они приняли бой. Очевидно, противник стремился захватить их в плен живыми и атаковал целым взводом. Гитлеровцев подпусти-

ли на близкое расстояние и в мгновение ока срезали из автоматов. Тогда враг предпринял атаку тремя танками с двадцатью пятью автоматчиками. Два танка были подбиты, много немцев убито и ранено. Но патроны и гранаты кончились... И тогда со словами: «Да здравствует Родина!» — герои бросились с обрыва в море...

Подобных подвигов в те дни в Севастополе было немало.

В годы войны не всегда удавалось сразу установить полную картину борьбы за наши города. Борьба зачастую продолжалась еще несколько дней после официальных сообщений о том, что город оставлен. Так было в Либаве, так было и в Севастополе. Лишь со временем стали известны героические дела отдельных подразделений и групп. В городе, и особенно на Херсонесском мысу, оставалось довольно много солдат, матросов и командиров. Возглавил их командир 109-й стрелковой дивизии генерал-майор П. Г. Новиков [1].

Были ли приняты все меры для эвакуации? Этот вопрос мне приходилось слышать не раз. Вопрос о возможном оставлении Севастополя должен был стоять перед командованием флота, главнокомандованием Северо-Кавказского направления, которому Черноморский флот был оперативно подчинен, и Наркоматом ВМФ. Все эти инстанции обязаны были заботиться не только о борьбе до последней возможности, но и о вынужденном спешном отходе, если этого потребует обстановка. Эвакуация оставшихся войск после третьего штурма Севастополя еще ждет объективного, исторического анализа; сделать подробный анализ в рамках воспоминаний трудно.

Однако я должен ответить на некоторые вопросы, относящиеся ко мне лично. Да, об эвакуации войск, конечно, следовало подумать нам, в Наркомате ВМФ, подумать, не ожидая телеграммы из Севастополя. Никакая другая инстанция не должна была заботиться о защитниках Севастополя так, как Главный морской штаб под руководством наркома. Ни оперативное подчинение флота

---

[1] Петр Георгиевич Новиков до конца выполнил свой долг солдата и патриота. В ночь на 2 июля он вышел в море на сторожевом катере, чтобы попытаться пробиться на Кавказ, но был тяжело ранен в неравной стычке с фашистами. Советский генерал не склонил головы перед врагом и был убит эсэсовцами в концлагере Флоссенбург.— *Прим. авт.*

Северо-Кавказскому направлению, ни руководство Севастопольским оборонительным районом (через главкома направления или непосредственно со стороны Ставки) — ничто не освобождало от ответственности нас, флотских руководителей в Москве. И меньше всего следует упрекать в непредусмотрительности местное командование, которому была дана директива драться до последней возможности. Военный совет Черноморского флота со своим штабом в обстановке напряженных боев не мог заранее заниматься разработкой плана эвакуации. Все его внимание было сосредоточено на отражении атак врага.

Больше внимания назревавшей эвакуации из Севастополя мог уделить и штаб главнокомандования направления, находившийся в Краснодаре.

Когда 30 июня Ф. С. Октябрьский доложил о необходимости оставить Севастополь, нам в Москве представлялось, что борьба может продлиться еще неделю-две. Но этот расчет был неверен, мы переоценили силы и возможности обороняющихся. Прорыв противника с Северной стороны на Корабельную оказался для нас неожиданным. Как-то, уже позже, я разговаривал об этом с адмиралом И. С. Исаковым, который был в те дни заместителем главкома и членом Военного совета направления. Он откровенно сказал, что «если бы эвакуация была до деталей продумана и проведена раньше, возможно, удалось бы вывезти больше людей». Но это только предположение. Если бы мы, скажем, в середине июня 1942 года поставили перед Ставкой вопрос об эвакуации Севастополя и получили разрешение, что маловероятно, то в этом случае было бы вывезено больше людей и даже кое-какая техника.

Но в таком грандиозном сражении, какое происходило за Севастополь, никто не мог предусмотреть, когда возникнет критическое положение. Приказ Ставки, весь ход войны, обстановка тех дней на фронтах требовали драться в Севастополе до последней возможности, а не думать об эвакуации. Иначе Севастополь не сыграл бы своей большой роли в борьбе за Кавказ и косвенно за Сталинград, армия Манштейна не понесла бы таких потерь и была бы переброшена раньше на новое важное направление. Как я уже говорил, всего за несколько дней до конца боев в Севастополь на лидере «Ташкент» прибыло пополнение. Признать это ошибочным никак нельзя.

Когда немцы продвинулись к последним рубежам севастопольцев на Херсонесе и все водное пространство вокруг стало простреливаться, посылать туда транспорты или крупные боевые корабли стало невозможно. Малые же сделали все, что было в их силах, люди уже вплавь добирались до них под огнем пушек и автоматов. После 1 июля в район смогли прорваться лишь две подводные лодки, два тральщика и несколько сторожевых катеров. Часть защитников Севастополя, эвакуировать которых не удалось, все же пробилась в горы и присоединилась к партизанам. Некоторые из них позднее участвовали в освобождении Севастополя вместе с нашими наступающими частями.

Итак, Севастополь был оставлен. Однако значение его обороны трудно переоценить. Это была не просто упорная оборона одного города, а целая эпопея, оказавшая огромное влияние на весь ход войны и сыгравшая исключительную роль в отражении наступления южной группы немецких армий.

Борьба защитников Севастополя оказывала огромную помощь нашему фронту за сотни километров от этого города. Не случайно о нем так много говорили и наши доброжелатели и наши враги. Севастополь был нужен фашистам еще в октябре — ноябре 1941 года, а они сумели захватить его ценою огромных потерь только в июле 1942 года.

История войн знает немало случаев упорной обороны приморских городов и военно-морских баз, но найти что-либо равное обороне Севастополя трудно. Где и когда так стойко, самоотверженно и в таком неразрывном единстве армия, флот и население столь долгое время защищали город, взятый врагом в кольцо? Где и когда осажденные были так неколебимы в решимости держаться до последней возможности? Подвиг Севастополя можно, пожалуй, сравнить с подвигом Ленинграда.

Массовость героизма, свойственная советскому народу в дни трудных исторических испытаний, в обороне Севастополя проявилась особенно ярко. В том, что оборонявшие Севастополь проявили невиданную силу духа, большая заслуга политработников и всех коммунистов. Об этом много говорилось на уже упоминавшейся содержа-

тельной и интересной конференции, посвященной двадцатилетию героической обороны. Бывший член Военного совета Черноморского флота вице-адмирал Н. М. Кулаков рассказал о партийно-политической работе, о том, что коммунисты и комсомольцы в Севастополе везде были первыми и подавали пример верности воинскому долгу. «Ни шагу назад!», «Лучше смерть в бою, чем позорный фашистский плен!» — следуя этим призывам коммунистов, сражались и моряки и армейцы.

О великолепной силе духа защитников Севастополя говорил и генерал-полковник А. Ф. Хренов. Число оборонительных сооружений, построенных на подступах к городу, было огромным, но главное, подчеркнул он, заключалось в том, под каким знаменем дрался гарнизон этого города-героя, во имя каких идей его бойцы и все население сражались, работали, голодали. Напомнив слова Ф. Энгельса о том, что еще в Севастополе 1854 года простая линия полевых укреплений удостаивалась чести видеть перед собой растянутые бреш-батареи и более тяжелые орудия, Аркадий Федорович подчеркнул, что в 1941—1942 годах в районе Севастополя противник выдвинул против нас всю технику, какая имелась в его распоряжении, но это не поколебало стойкости достойных потомков героев Крымской кампании.

На конференции приводились известные слова Л. Н. Толстого: «Не может быть, чтобы при мысли, что вы в Севастополе, не проникло в вашу душу чувство какого-то мужества, гордости и чтобы кровь не стала быстрее обращаться в ваших жилах». Как бы отвечая великому писателю, отважная пулеметчица 25-й Чапаевской дивизии Нина Онилова, почти сто лет спустя, в дни второй эпопеи Севастополя, написала проникновенные слова: «Да! И кровь стала быстротекущей, и душа наполнена высоким волнением, а на лице яркая краска гордости и достоинства. Слава русского народа — Севастополь. Гордость русского народа — Севастополь».

За годы, минувшие после войны, многие участники Севастопольской обороны опубликовали свои воспоминания. Среди авторов книг можно встретить имена А. К. Евсеева, А. М. Гущина, командовавшего крейсером «Красный Кавказ», С. С. Воркова, который в войну командовал эсмин-

цем «Сообразительный», не раз прорывавшимся в Севастополь. Командир прославленной 7-й бригады морской пехоты генерал-лейтенант Е. И. Жидилов выпустил свои воспоминания «Мы отстаивали Севастополь». Назову также книги «На фарватерах Севастополя» капитана 1 ранга В. Дубровского и «Подвиг тридцать пятой батареи» генерал-майора П. И. Мусьякова, бывшего редактора газеты «Красный черноморец», выходившей в Севастополе в дни осады. Интересны воспоминания девушки-снайпера Людмилы Павлюченко и мичмана Н. И. Александрова. О боевом единстве воинов и жителей города рассказал в своих книгах бывший секретарь Севастопольского горкома партии Б. А. Борисов. Отличной книгой об обороне Одессы и Севастополя Отдельной Приморской армией является сборник воспоминаний «У черноморских твердынь».

Ценный материал представляют опубликованные в газетах того времени, в журналах и сборниках корреспонденции, очерки, рассказы о героях Севастополя, написанные писателями и журналистами — очевидцами многих событий — Е. Петровым, Л. Соболевым, П. Сажиным, А. Луначарским. Хочется выделить изданную еще в 1942 году самую первую книгу о героях Севастополя — сборник талантливых очерков корреспондента А. Хамадана, который до последнего дня оставался в городе и впоследствии был замучен фашистами.

Со временем все написанное об обороне Севастополя поможет воссоздать полную ее картину. И я буду рад, если мои записки тоже в какой-то мере будут способствовать этому.

НОВОРОССИЙСК, ТУАПСЕ...

Новороссийск — неспокойный порт. Внезапный ветер с гор — «бора́» — заставляет всегда быть начеку. В молодости и мне пришлось «натерпеться страху», когда «бора́» едва не выбросил на мель крейсер «Червона Україна», на котором я плавал тогда помощником командира.

Во время войны я приехал из Краснодара в Новороссийск 26 апреля 1942 года. Помню, в тот день мы с командующим авиацией ВМФ С. Ф. Жаворонковым на окраине города наблюдали за воздушным боем. Вместо фуражек на нас были шлемы: вокруг то и дело падали

мелкие осколки зенитных снарядов. Мы видели, как два фашистских самолета рухнули в Цемесскую бухту. Но в город вражеские самолеты все же прорвались и сбросили бомбы, вызвавшие пожары и разрушения.

Налет этот был характерен для тех дней. Действуя с крымских аэродромов, немецкая авиация совершала их все чаще и чаще. Вначале мы объясняли это тем, что противник хочет сорвать наши перевозки в Керчь, на которые много сил тратил флот. Тогда трудно было предположить, что через два-три месяца враг начнет штурмовать Новороссийск. Все наше внимание было пока сосредоточено на обороне Керченского полуострова, а дальнейшие намерения немецкого командования оставались для нас неясными. Однако события надвигались...

Летом 1942 года гитлеровцы овладели всем Крымом и развернули наступление на Сталинград и Кавказ. Побережье Кавказа с его портами оказалось под угрозой. Новороссийск был крайне нужен немцам, чтобы обеспечить снабжение морским путем своей армии, когда она по их планам двинется вдоль побережья на юг.

Незаметная на первый взгляд роль Черноморского флота в обороне Кавказа была, как никогда, ощутима в те дни.

Вот что писал, например, английский историк Б. Тонстолл в 1942 году, когда ему еще не было нужды фальсифицировать события:

«В ходе нынешней войны морская стратегия России планировалась и осуществлялась весьма трезво; кроме того, она в гораздо большей степени содействовала успехам Красной Армии, чем это широко известно. На Черном море эта стратегия помешала вторжению на Кавказ с моря; в то же время русский флот беспокоил неприятельские морские коммуникации у берегов Болгарии и Румынии.

...Красный флот достиг необычайных успехов, так как, несмотря на потерю Одессы и Николаева, а теперь и Севастополя, он не только сохранил свое господство на Черном море, но еще и сумел это сделать при непрерывных ударах со стороны вражеской сухопутной авиации» [1].

Да, бесспорно, Черноморский флот помешал «вторжению на Кавказ с моря» так же, как не позволил немцам

---

[1] Б. Тонстолл. Мировая война на море. Лондон, 1942 г.

пользоваться портами и прибрежными коммуникациями, когда они были крайне нужны врагу при продвижении по суше.

Когда 12 мая я вернулся в Москву, в Ставке не только с тревогой следили за событиями на Керченском полуострове, предвидя их печальный для нас исход, но и беспокоились о создании рубежей обороны на Таманском полуострове, которые преградили бы путь врагу к Туапсе и Новороссийску.

Последнему Ставка придавала большое значение. «Немцы не должны завладеть Новороссийском», — сказал мне И. В. Сталин в тяжелые дни борьбы за Кавказ.

17 августа был создан Новороссийский оборонительный район (НОР). В него вошли 47-я армия Северо-Кавказского фронта, корабли и части Азовской военной флотилии, Темрюкская, Керченская и Новороссийская военно-морские базы и сводная авиагруппа (112 самолетов). Командующим НОР был назначен командующий 47-й армией генерал-майор Г. П. Котов, а его заместителем по морской части и членом Военного совета района — командующий Азовской флотилией контр-адмирал С. Г. Горшков.

По опыту мы уже знали, какую важную роль в обороне базы будет играть береговая артиллерия. Собранные в два дивизиона стационарные и подвижные батареи готовились отразить атаки врага. Возглавил эти дивизионы морской артиллерист М. С. Малахов, участник обороны Севастополя.

В конце августа противник вышел на ближние подступы к Новороссийску. Корабли и части Черноморского флота сражались рядом с войсками 47-й армии. Летчики авиагруппы генерала П. П. Квадэ отражали налеты немецких самолетов, над городом то и дело завязывались воздушные бои.

Ценой огромных потерь врагу все же удалось захватить почти весь город. В наших руках осталась лишь его окраина — берег Цемесской бухты. Но из-за этого фашисты так и не смогли использовать Новороссийский порт, самый крупный в северной части Кавказского побережья. Ни один немецкий корабль не вошел в него, да и в самом городе гитлеровцы не могли считаться хозяевами: все кварталы простреливались нашей артиллерией.

Борьба за Новороссийск стала для черноморцев своего рода поворотным пунктом. В феврале 1943 года в Цемесскую бухту около Новороссийска был высажен десант, сыгравший огромную роль в освобождении города. А затем последовали один за другим крупные десанты, которые высаживал флот, участвуя в освобождении наших военно-морских баз.

Основную часть новороссийского десанта решено было высадить в Южной Озерейке; вспомогательную группу (поначалу в составе батальона) — в Станичке, в непосредственной близости к Новороссийску. Однако события развивались так, что основной десант не удался, а вспомогательный сумел закрепиться, выстоял против натиска немцев, расширил плацдарм и, когда затем, в сентябре 1943 года, войска фронта освобождали город, оказал им существенную помощь.

Названия улиц Новороссийска, многочисленные обелиски навсегда увековечили имена Сипягина, Исаева, Корницкого, Козлова, Видова, Жуковского и других представителей различных родов войск. Морякам особенно хорошо известно имя майора Цезаря Куникова, который в те дни возглавлял первый бросок десантников на Станичку.

О неудаче десанта в Озерейке и об успехе в Станичке мне подробно рассказал мой заместитель — начальник Главного политического управления ВМФ И. В. Рогов. От него я услышал и об исключительном героизме Ц. Куникова и о его гибели.

В Новороссийске немецким захватчикам был окончательно прегражден путь к Кавказскому побережью. А через год наши войска и флот отсюда же погнали их с Кавказа. Именно тогда лозунг «Стоять насмерть!» сменился призывом «Вперед, на запад!». Но об этом речь впереди. Пока же несколько слов о Туапсе.

В годы Великой Отечественной войны в Туапсе базировались корабли Черноморского флота. Для длительных стоянок эта гавань оказалась малопригодной: беспокойная осенняя погода и «тягун» — штормовая волна на рейде — порой вызывали даже аварии. Однако именно здесь не раз происходила посадка войск на корабли. Так было в 1941 году при переброске резервов в Севастополь. В Туапсе же крейсер «Красный Кавказ» принимал на борт боевую технику и людей, участвовавших в Керченско-Феодосийской операции.

С двадцатых чисел августа и почти до конца декабря 1942 года, когда немецкие войска пытались захватить этот порт, за него шла ожесточенная борьба. Взятие Туапсе было запланировано немцами как часть операции «Эдельвейс» (захват Кавказа). Мечтая преодолеть Главный Кавказский хребет и в дальнейшем наступать на Тбилиси, гитлеровцы хотели использовать Туапсе для снабжения своих войск морем.

С 6 августа на майкопско-туапсинском направлении началось наступление сильной танковой группировки противника. Возникла угроза прорыва фашистов к морю в районе Туапсе. Поэтому были приняты срочные меры по усилению нашей 18-й армии, оборонявшей горный перевал на пути к этому порту. Командовал 18-й армией генерал-майор А. А. Гречко.

Врагу удалось подойти к Гойтхскому перевалу, за которым открывалась дорога на Туапсе. Но наши войска упорно сопротивлялись. И не только войска. В трудные дни октября 1942 года на защиту Туапсе был мобилизован весь партийный актив города. В конце октября немцы были отброшены за реку Пшиш, протекающую за Гойтхским перевалом.

При обороне Туапсе получил тяжелое ранение мой заместитель адмирал И. С. Исаков, бывший в то время членом Военного совета Закавказского фронта. В роковой для него день, 4 октября 1942 года, Иван Степанович телеграфировал мне из Тбилиси: «Выехал с командующим фронтом в Туапсе для организации наземной операции в районе Хадыженской». Близ Туапсе автомашины, на которых ехали Исаков и командующий Закавказским фронтом генерал армии И. В. Тюленев, заметила шестерка «мессершмиттов». Самолеты начали пикировать на автомобили. Крупный осколок бомбы угодил Ивану Степановичу в левую ногу. Раненого отправили в Сочи. Ногу пришлось ампутировать. Однако опасность для жизни не миновала, и в Сочи был срочно направлен главный хирург флота И. И. Джанелидзе.

Из госпиталя Иван Степанович послал телеграмму Сталину и Наркому ВМФ. Он сообщал о своем тяжелом состоянии и просил в случае смерти назвать его именем один из новых эсминцев. Не успел я прочесть эту телеграмму, как Сталин сам позвонил мне, что делал нечасто.

— Вы получили телеграмму Исакова?

Я сказал, что получил и что к раненому командирован главный хирург флота.

— Немедленно напишите ответ. — При этом он объяснил, каково должно быть содержание ответа.

Через несколько минут я прочел по телефону текст заготовленной телеграммы:

«Сочи. Адмиралу Исакову. Не теряйте мужества, крепитесь. По мнению врачей, Вы можете выздороветь. Ваша жена вылетела к Вам. В случае трагического исхода лучший эсминец Черноморского флота будет назван «Адмирал Исаков». Желаем здоровья».

— От чьего имени посылаете телеграмму?

— От вашего, товарищ Сталин.

— Нет, — сказал он, — пошлем за двумя подписями: Сталин, Кузнецов.

Ивана Степановича удалось спасти. Он еще долго и плодотворно работал для нашего флота. В последние годы мы уже не были связаны служебными отношениями. Встречались только от случая к случаю да изредка обменивались письмами. Последняя наша встреча произошла поздней осенью 1967 года при довольно необычных обстоятельствах. Утром 6 октября Иван Степанович позвонил мне и предложил:

— Давайте-ка, как старые пенсионеры, встретимся где-нибудь на бульваре, посидим на скамейке и потолкуем.

Меня, признаться, удивило такое предложение. Ведь Ивану Степановичу было трудно не только передвигаться на протезе, но даже сидеть на скамейке бульвара. Не успел я сказать, что буду рад навестить его или принять у себя, как услышал:

— Через десять минут буду у вашего подъезда.

Мы проехали к новому зданию Московского университета и вышли из машины, чтобы с Ленинских гор полюбоваться красавицей Москвой. Долго стояли у парапета. Разговор зашел о литературных делах.

— Предлагают написать что-нибудь покрупнее, чем маленькие рассказы, но я не берусь, — сказал Иван Степанович. Объяснил он это не состоянием здоровья, как я ожидал, а тем, что объемистые труды мало кто читает, а вот маленькие рассказы, судя по письмам, читают весьма охотно.

Иван Степанович был очень рассеян. Разговор не клеился. Вдруг он почему-то вспомнил о своем ранении и о полученной тогда телеграмме.

— Я думаю, после смерти все же назовут один из эсминцев моим именем. Ведь у меня не остается потомства...

Так через двадцать пять лет он повторил свое желание, чтобы эсминец, находящийся в строю, носил его имя.

Через пять дней, рано утром 11 октября, мне позвонил адъютант Исакова А. И. Соколов и сообщил, что ночью Иван Степанович скончался.

Я много думал об этом незаурядном человеке. Перебирал в памяти долгие годы совместной службы, наполненные одним желанием — сделать все возможное для развития и укрепления нашего Военно-Морского Флота. Иван Степанович Исаков был человеком высокой культуры, энергичным, трудолюбивым. Он очень много сделал для советского флота.

Вновь побывать на Черноморском побережье Кавказа мне довелось ровно через год — в апреле — мае 1943 года. Тогда, после разгрома немцев под Сталинградом, началось наше наступление и на юге. Черноморская группа войск была передана вновь образованному Северо-Кавказскому фронту. 17 апреля в Ставке обсуждался вопрос о ликвидации таманской группировки противника. Маршалу Г. К. Жукову было предложено вылететь на Северо-Кавказский фронт. Я получил указание Ставки отправиться вместе с ним и разобраться в вопросах, связанных с участием флота в планируемом наступлении на таманский плацдарм.

Рано утром 18 апреля мы вылетели в Краснодар. Запомнилось, как низко прижимал пилот машину к земле: над Кубанью шли воздушные бои.

Маршал Г. К. Жуков задержался в Краснодаре, чтобы подробнее ознакомиться с подготовкой войск к наступлению. Я же отправился в Туапсе, а оттуда в Геленджик, где находился командный пункт комфлота.

Черноморский флот еще базировался на Поти и Батуми, но в Туапсе и в бухтах около Новороссийска опасность для стоявших там кораблей была не столь велика,

как прежде, хотя в самом Новороссийске еще сидели немцы. Настроение у всех черноморцев было отличное. Ни у кого не оставалось сомнений, что началось победоносное движение наших армий на Запад, вплоть до самого «логова фашистского зверя», что наступление будет развиваться успешно, хотя трудностей впереди встретится еще немало.



В ОКЕАНСКИХ ПРОСТОРАХ

ЗАЛПЫ НАД АТЛАНТИКОЙ

Вспоминая минувшее, всегда полезно заглянуть в будущее. Сейчас, когда сложились два лагеря с различными социальными системами, империалисты разжигают опасные очаги войны то в одной, то в другой, то сразу в нескольких точках земного шара. По вине империалистических держав не оправдались надежды на неукоснительное выполнение Потсдамских соглашений. Реваншистские силы вновь обращают свои взоры на Восток. В этом смысле время, в которое мы живем, напоминает годы между первой и второй мировыми войнами. Но если международному империализму удастся разжечь новую мировую войну, она неизбежно будет отличаться от минувшей. И одно из этих различий, по моему мнению, будет в том, что страны, разделенные морями и океанами, постараются еще шире использовать всю мощь своих военных флотов. Тем более, что за минувшие четверть века прогресс техники неузнаваемо изменил флоты, по-новому поставил вопросы их применения. И все же опыт прошлого отбрасывать нельзя. Коснусь лишь нескольких случаев, происшедших па различных морских театрах.

Как известно, до нападения фашистской Германии на Советский Союз пламя

войны бушевало в Западной Европе около двух лет. В отличие от «странной войны» на суше война на море носила уже тогда ожесточенный характер.

Вспоминаю тревожные предвоенные годы. В 1938—1939 гг. мы стремились заключить союз с Англией и Францией, чтобы преградить путь нацистской агрессии и обеспечить коллективную безопасность в Европе. В то же время мы укрепляли морские рубежи. Не только на Западе и на Черном море. При подготовке флота к возможным военным действиям географическое положение Северного и Дальневосточного морских театров с их огромной протяженностью и открытыми выходами на просторы мирового океана заставляло нас постоянно учитывать международную обстановку.

К сожалению, в предвоенные годы не была полностью осуществлена наша судостроительная программа, хотя создание «большого флота» входило в перспективные планы правительства. И. В. Сталин, знакомясь с проектами новых кораблей — от линкоров до торпедных катеров, — нередко интересовался составом флотов западных держав.

— А что представлял собой «Бисмарк»? — неожиданно спросил Сталин на одном из совещаний в конце мая 1941 года. Он заинтересовался «Бисмарком», видимо, потому, что англичане потопили этот крупнейший немецкий линкор.

Я привел ряд данных о «Бисмарке».

— А что, наши линкоры уступают ему по силе? — последовал новый вопрос.

Отличные шестнадцатидюймовые пушки для наших новых линкоров уже прошли испытания. И без хвастовства можно было сказать, что в то время они являлись лучшими в мире. Это давало мне основание утверждать, что наши линкоры нового проекта ни в чем не уступят «Бисмарку». Но приближавшиеся события выдвинули проблемы, которые были расценены как более насущные. Кроме того, мы еще не были так богаты материально, как сейчас. Выполнение судостроительной программы пришлось свернуть, и недостроенные линкоры в годы войны стояли на стапелях безжизненными громадами.

Я уже писал, что Советский Союз всячески пытался предотвратить войну, преградить путь фашизму. Однако те силы на Западе, от которых зависело создание системы коллективной безопасности, думали больше не о предот-

вращении мировой войны, а о том, как бы столкнуть фашистскую Германию с ее восточным соседом. Они, конечно, понимали рискованность такого шага: фашизм, как взбесившийся пес, мог броситься на тех, кто находился ближе к нему. И все же на это шли — так велика была классовая ненависть к Стране Советов.

Известно, что основными силами, которые разбили гитлеровскую армию и войска стран-сателлитов во второй мировой войне, были героические Советские Вооруженные Силы. Судьба войны на Западе и — что гораздо важнее — будущее человечества решались прежде всего на советско-германском фронте. Поражение милитаристской Японии также стало очевидным фактом только после решающих ударов Советской Армии.

Исход второй мировой войны был предопределен ходом боевых действий наших войск на суше.

Мы, моряки, внимательно следили за всем происходившим на просторах морей и океанов. Пытались сделать полезные выводы, предугадать возможные действия германского флота в случае нападения фашистов на Советский Союз. Изучали сведения о действиях немецких подводников, об операции «Везерюбунг» по захвату Норвегии и Дании, о вторжении во Францию и другие страны. События первых дней войны показали, что мы делали практические выводы.

Немалое значение имели крупные столкновения воюющих флотов. От исхода битвы за Атлантику зависело снабжение Британских островов всем необходимым для продолжения войны. Сражение у атолла Мидуэй на Тихом океане решало, как далеко сможет продвинуться Япония к берегам США. От успехов или неудач наших союзников в Атлантике в некоторой степени зависели размеры их помощи нам в те годы. Битва за Атлантику в какой-то мере была и битвой за конвои, шедшие в Мурманск и Архангельск. Неожиданные успехи японцев в 1941—1942 годах не могли не беспокоить Ставку и Генеральный штаб: ведь в это время приходилось перебрасывать войска с Дальнего Востока на наши западные фронты. Ход боевых действий между США и Японией на Тихом океане оказывал известное влияние на вероятность нападения на наши рубежи Квантунской армии, хотя, конечно, решающим фактором являлось положение на советско-германском фронте.

Фашисты начали войну с Англией, крупнейшей морской державой. Флот Германии по численности, конечно, намного уступал британскому, но тем не менее представлял солидную силу. К началу войны Германия имела в строю два линейных корабля — «Шарнхорст» и «Гнейзенау», три «карманных» линкора (немцы называли их броненосцами) — «Дейчланд», «Шеер» и «Шпее», три тяжелых и шесть легких крейсеров, пятьдесят семь подводных лодок. Достраивались самые крупные линкоры — «Бисмарк» и «Тирпиц». Кроме того, надводный флот имел немало эскадренных миноносцев, тральщиков, торпедных катеров и различных вспомогательных судов.

Готовясь к нападению на Польшу, верхушка третьего рейха до поры до времени старалась избежать столкновения с Англией и Францией, но часть немецких подводных лодок и надводных кораблей все же была заранее развернута в Атлантике. Уже 4 сентября 1939 года, то есть на второй день после объявления Англией войны Германии, немецкая подводная лодка «U-30» потопила английский пассажирский лайнер «Атения». Это нападение можно считать началом войны на море.

Если сухопутные войска воюющих сторон долгие месяцы пассивно стояли за линиями Зигфрид и Мажино, продолжая питать надежды на перемирие, то положение на море было иным.

Англия расположена на островах. Чтобы сохранять способность жить и воевать, ее торговый флот должен был ежегодно доставлять морем до сорока миллионов тонн грузов. Учитывая это, Гитлер приказал своему флоту наносить удары по коммуникациям, ведущим к Британским островам. Один за другим тонули английские транспорты. Несли потери и боевые корабли британского флота.

В ночь на 15 октября 1939 года англичане потеряли первый крупный боевой корабль. Фашистская подводная лодка потопила линейный корабль «Ройял Ок», который стоял в своей базе Скапа Флоу. Линкор пошел ко дну. Погибло около восьмисот английских матросов и офицеров.

Несомненно, английский флот понес бы еще больший урон, если бы не разногласия в немецких военно-морских кругах. Не случайно Черчилль позже признавался, что в течение всей войны он опасался больше всего немецких подводных лодок.

Но, как это ни удивительно, немецкие подводные лодки не были готовы к нанесению мощных ударов. К началу войны Германия не имела, как уже говорилось, и шестидесяти лодок из трехсот, которые адмирал Дениц считал необходимыми для борьбы с Англией. В свою очередь, Англии недоставало противолодочных средств. Она медлила с введением системы конвоев, благодаря которой ею была выиграна победа на море в прошлом.

И в Германии и в Англии руководство флотом оказалось достаточно консервативным, чтобы пренебречь опытом первой мировой войны.

Если проанализировать состав немецкого флота к началу второй мировой войны и судостроительную программу, которая тогда выполнялась, то окажется, что больше внимания уделялось надводному флоту. На первый взгляд это кажется странным: ведь в первую мировую войну немцы именно благодаря подводным лодкам едва не поставили «владычицу морей» на колени. Однако подводную войну немцы тогда проиграли. И одной из причин этого были нехватка подводных лодок и недостаток решительности у германского командования в тот самый момент, когда эти лодки следовало использовать.

В военно-морских кругах Германии в 1938 году, когда утверждалась судостроительная программа, мнения о роли подводного и надводного флотов расходились. Идеологом крейсерской войны надводными кораблями был главнокомандующий военно-морским флотом генерал-адмирал Редер, а его оппонентом — капитан 1 ранга Дениц, ярый сторонник неограниченной подводной войны. Верх одержал Редер. Вот почему к началу второй мировой войны Германия имела всего лишь пятьдесят семь подводных лодок и сравнительно крупный надводный флот.

Главным козырем фашистского флота, как это ни странно, стали надводные рейдеры. В конце 1939 года на океанские коммуникации вышли «карманные» линкоры «Шпее» и «Дейчланд». Они доставили немало хлопот британскому адмиралтейству, но уже в середине декабря 1939 года один из них, «Шпее», нашел свой конец. Настигнутый английскими крейсерами у аргентинских берегов, немецкий корабль укрылся в нейтральном порту Монтевидео. Командир линкора Лангсдорф получил ука-

зание Гитлера: действовать по своему усмотрению — или прорываться, или затопить корабль, когда истечет срок его пребывания в нейтральном порту. Лангсдорф, выйдя из территориальных вод Аргентины, затопил свой линкор. Сам же, не рассчитывая на благородство фюрера, покончил с собой. «Дейчланд», уничтожив несколько английских транспортов, вернулся в Германию. Там его срочно переименовали на всякий случай в «Лютцов»: гибель корабля, который носил название «Германия», стала бы мрачным символом для «тысячелетнего рейха».

Тогда же выходили в море «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Потопив случайно встретившийся вспомогательный английский крейсер, они, как только их обнаружили англичане, поспешили вернуться в свою базу.

Англичанам удавалось, хотя и не полностью, блокировать немецкий флот в Северном море и отвести удары по конвоям. Но фашисты использовали фарватеры, проходившие норвежскими фиордами. Так, в феврале 1940 года немецкое судно «Альтмарк», нарушив нейтралитет Норвегии, попыталось пройти ее территориальными водами. Британские эсминцы заметили и задержали его. На «Альтмарке» оказалось триста пленных англичан. Английское правительство заявило Норвегии решительный протест по поводу того, что немцы используют ее фарватеры.

Реакция фашистской Германии на этот инцидент была своеобразной. 1 марта 1940 года Гитлер, желая изменить невыгодную для себя обстановку на море и открыть германскому флоту путь в Атлантику, подписал директиву на проведение операции «Везерюбунг» по захвату Норвегии, а попутно и Дании. На захвате Дании и Норвегии особенно настаивал адмирал Редер, который видел в этом наиболее реальный путь избавления своего флота от английской блокады. Другой важной причиной, толкнувшей нацистов на этот новый акт агрессии, была, несомненно, потребность германской металлургии в скандинавской железной руде.

Операция «Везерюбунг» очень смахивала на авантюру, ведь немцам, не обладавшим даже временным господством на море, приходилось высаживать десанты, удаленные от своих баз на расстояние до тысячи миль.

Конечно, скрытность подготовки операции и внезапность нападения имели огромное значение, но, задумываясь сейчас над поведением гитлеровского командования,

приходишь к выводу, что основной козырной картой в этой опасной игре была авиация.

Позволю себе небольшое отступление. Авиация участвовала в боевых действиях и в годы первой мировой войны, но ее роль была тогда незначительной. Фактически значение авиации было понято всеми странами лишь в годы гражданской войны в Испании. Без прикрытия самолетами уже не мыслились теперь наземные операции, и господство в воздухе играло огромную роль. В войне на море вокруг Пиренейского полуострова мне лично довелось не раз убеждаться, насколько велика стала зависимость корабельных соединений от наличия авиации у борющихся сторон, особенно в дневное время. Советское правительство, внимательно следившее за событиями в Испании, правильно оценило исключительную роль авиации. И потому, как только обозначилось некоторое превосходство немецких самолетов по скорости, у нас были тут же приняты энергичные меры.

Когда в 1939 году вспыхнула война в Европе, почти все крупные операции на суше начинались с действий авиации: она не только прокладывала дорогу танковым и пехотным частям, но и стала оказывать большое влияние на морские операции. Господство на море без должного воздушного прикрытия становилось проблематичным. Надводные эскадры сильного английского флота находились теперь под угрозой и атак из-под воды, и атак с воздуха. Правда, появившиеся авианосцы не были еще совершенны, а потому сухопутная авиация на небольшом удалении от береговых аэродромов успешно соперничала с авианосными самолетами. Роль этого класса кораблей во всей полноте выявилась лишь тогда, когда разыгрались морские сражения между США и Японией на водных просторах Тихого океана.

Там же, где могла действовать сухопутная авиация, флот оказывался в затруднительном положении. Примером тому может служить захват немцами острова Крит на Средиземном море. Имевшийся там у англичан мощный флот был буквально «выметен» немецкой авиацией из района боевых действий около Крита.

К моменту проведения операции «Везерюбунг» немецкое командование знало цену своей авиации и могло без страха противопоставить ее мощь превосходству англичан на море. Не случайно немцы считали захват аэродромов

в Норвегии первостепенной задачей. Англичане же хорошо знали к тому времени, что такое авиация, и остерегались посылать свои крупные корабли к берегам Норвегии, когда немцам уже удалось накопить там достаточное количество самолетов.

Опыт сочетания морской и воздушной мощи, который можно извлечь из операции «Везерюбунг», в известной мере не потерял значения и до наших дней.

Нам нельзя было не учитывать, что Германия может повторить что-либо подобное в случае нападения на Советский Союз. На одном из совещаний руководителей флотов осенью 1940 года мне даже задали вопрос: вероятна ли такая попытка? Я ответил, что случившееся в Осло и Нарвике может повториться только при полной нашей беспечности. Однако детальное ознакомление с операцией «Везерюбунг» привело нас к выводу: подобная возможность все-таки не исключена. Если Германия нападет на Советский Союз, то немецкий флот может попытаться использовать опыт, приобретенный при захвате Осло и Нарвика, где-нибудь у нас на Балтике или на Севере. Пришлось еще раз напомнить командующим флотами о необходимости всемерно повышать бдительность и боевую готовность.

Стоит напомнить, что в те же дни готовились к высадке десанта в Норвегии и англичане. Опасения дипломатического порядка и некоторые неувязки вынудили английское командование отложить операцию на двое суток. Этого оказалось достаточно, чтобы немцы упредили англичан. Трудно сказать, как сложилась бы обстановка, если бы английские и немецкие соединения вышли одновременно к норвежским берегам. Медлительность англичан явно сыграла на руку немцам. Между тем события в Европе в случае провала операции «Везерюбунг» могли бы развиваться совершенно иначе. Легкая, основанная на внезапности и огромном риске победа немцев в Норвегии и Дании круто изменила стратегическую обстановку в пользу фашистской Германии, значительно ускорила вторжение немецких армий в Бельгию, Голландию и Францию. Внезапность, от которой зависел успех всей операции, удалась, и преимущества, которые она давала, сделали свое дело. Английская разведка на этот раз не обеспечила свое командование нужными данными о готовящейся крупной операции противника. Ни англичане, ни норвеж-

цы не были готовы к перехвату десантных сил неприятеля в море или к их отражению во время высадки.

Хотя экипажи некоторых английских кораблей действовали самоотверженно (эсминец «Глоуорм», например, погиб, тараня немецкий крейсер), это не могло помешать начавшейся операции. Не изменило ход событий и потопление немецкого крейсера «Блюхер», когда он узким проливом прорывался к Осло.

Еще меньше шансов на успех имели запоздалые и недостаточно решительные действия англичан в Нарвике, в районе Тронхейма и в других пунктах норвежского побережья после того, как им удалось там высадиться. Быстро перебросив авиацию и подкрепления сухопутным силам, немцы перешли в решительные контратаки. Их успеху способствовали колебания норвежского правительства и засилье в стране фашистской «пятой колонны». Начавшееся весеннее наступление гитлеровцев в 1940 году и капитуляция Франции резко изменили обстановку на море. У Германии появилась возможность активнее использовать свой флот. К этому времени увеличилось и число немецких лодок. Дениц ввел новую тактику их использования — прорыв «волчьими стаями» к конвоям сквозь линию охранения. В июне 1940 года потери англичан в тоннаже достигли полумиллиона тонн.

Морская война перекинулась на просторы Атлантического океана. Англичанам пришлось расплачиваться дорогой ценой за свою нерешительность. Они были вынуждены значительно дальше сопровождать конвои и лучше охранять их. Однако для конвоирования через весь океан кораблей не хватало, а радиус действия самолетов в то время был еще сравнительно невелик. Немецкие подводные лодки могли теперь выходить из французских портов и баз далеко в океан и охотиться там за одиночными транспортами. Суда с ценными грузами шли, как правило, под охраной, но фашистам иногда удавалось топить их. Так, в двухстах пятидесяти милях северо-западнее Ирландии тихоходный конвой «SK-7», состоявший из тридцати семи транспортов, атаковала «волчья стая» из семи немецких подводных лодок, и ей удалось потопить несколько транспортов.

Англичане напрягали все силы, чтобы уничтожить как можно больше немецких подводных лодок и уменьшить свои потери. Но для этого требовалась помощь извне.

Потери англичан в битве за Атлантику становились все ощутимее. К концу 1940 года только в районе моря северо-западнее Ирландии, там, где проходили коммуникации между Англией и США, потери тоннажа у англичан достигли одного миллиона ста тысяч тонн. Немцы потеряли всего шесть подлодок. Это был своего рода «рекорд» Деница.

Англия особенно нуждалась в помощи в тяжелое для нее лето 1940 года. Именно тогда Черчилль обратился к правительству США с просьбой уступить Англии пятьдесят эсминцев в обмен на аренду нескольких британских баз на Бермудских островах. Беспрецедентная сделка «эсминцы — базы» состоялась.

США имели тогда серьезные основания опасаться за свое положение в случае капитуляции Англии. Американцев, естественно, интересовала судьба английского флота, и при «продаже» эсминцев Рузвельт требовал гарантий, что «английский флот никогда не будет сдан Германии». США постепенно втягивались в войну. И хотя Рузвельт продолжал еще официально придерживаться курса — помогать всеми средствами, за исключением вступления в войну, активная помощь Англии со стороны Соединенных Штатов неизбежно вела их к столкновению с Германией. К этому времени относится ряд мобилизационных мер, принятых США, и более решительные по отношению к американцам действия немецких подводных лодок. В начале сентября 1941 года немецкая подводная лодка атаковала американский эсминец «Грир», а тот, в свою очередь, забросал ее глубинными бомбами. Это был первый обмен ударами в еще не объявленной войне. После этого инцидента Рузвельт разрешил американским кораблям атаковать немцев и итальянцев в водах, «оборона которых необходима для обороны США».

16 июля 1940 года Гитлер подписал директиву о проведении операции по вторжению на Британские острова. Она получила название «Морской лев». Авторы директивы — армейские генералы считали переброску войск через Ла-Манш чем-то вроде форсирования широкой реки. Высадку намечалось произвести на довольно большом участке английского побережья от Портсмута до устья реки Темзы, протяженностью свыше двухсот миль. Немецкий флот не располагал достаточным количеством десантных средств и боевых кораблей, которые обеспечили

бы высадку на столь широком фронте, и адмирал Редер доказывал, что наиболее подходящим местом для десанта будет район между Дувром и Бич-Хедом. Выслушав возражения Редера, начальник генерального штаба сухопутных войск заявил: «С таким же успехом я мог бы высадившиеся войска пропустить через мясорубку». На это начальник военно-морского штаба ответил: «А я хочу высадить войска на берег, а не на морское дно».

В спор пришлось вмешаться Гитлеру, который заявил, что не позволит отклоняться от подписанной им директивы. Но операция «Морской лев» не состоялась[1]. Гитлер испугался ее провала, так как это неизбежно отодвинуло бы на значительное время сроки нападения Германии на СССР, а Советский Союз мог бы за это время сделать немало для укрепления своей оборонной мощи.

К слову сказать, десантные операции относятся к ряду весьма сложных, хотя известны они с давних времен. Небольшие армии или, точнее, отряды брались на боевые корабли и перевозились в предполагаемое место высадки еще тогда, когда служил в морской пехоте автор бессмертного «Дон-Кихота Ламанчского» М. Сервантес. И уже тогда для десанта требовалось надежное обеспечение в виде хотя бы временного господства на море. Наполеон успешно высадился в Африке, но, потерпев поражение при Абукире и потеряв флот, едва сумел вернуть часть своих войск во Францию. Он же, считая Англию своим основным соперником за мировое господство, в начале XIX века стремился высадиться на Британские острова, но дело дальше создания известного «Булонского лагеря» не пошло. Как бы ни узок был Ла-Манш, Наполеон не рискнул отправиться в это опасное морское путешествие и стал искать других путей одолеть Англию, что, как известно, привело к войне Франции с Россией.

В годы первой мировой войны сложность высадки десанта и овладения берегом подтвердилась во время пресловутой Дарданелльской операции, проведенной в бытность Черчилля морским министром.

Появление разнообразных средств борьбы на море, с одной стороны, увеличило возможности высадки десантов

---

[1] Хотя операция «Морской лев» и не состоялась, подготовка по плану «Морской лев» продолжалась. Гитлеровцы использовали ее для маскировки тех приготовлений, которые велись по плану «Барбаросса».— *Прим ред.*

даже на труднодоступные участки побережья, а с другой — крайне усложнило выполнение крупных десантных операций.

Немецкое командование рискнуло провести смелую десантную операцию по захвату Норвегии в 1940 году, компенсировав слабость на море мощью своей авиации. Эта возможность предоставилась благодаря небольшому удалению немецких кораблей от норвежского берега и своих аэродромов. Когда же встал вопрос о весьма крупном десанте на сильно защищенные Британские острова, немцы не решились осуществить его. Одного господства в воздухе было признано недостаточным, а на море англичане и тогда — после Дюнкерка — были весьма сильны.

Намеченная на 28 сентября 1940 года высадка была отложена. Возможно, немцы могли бы высадиться «на плечах» англичан в июне 1940 года, когда те отступали из Дюнкерка. Но момент был упущен, а потом стало уже поздно: гитлеровская Германия была связана войной с Советским Союзом.

После захвата фашистами военно-морских баз в Норвегии, Голландии, Бельгии и Франции война на море вступила в новую фазу. Немецкий флот вновь начал активно действовать на английских коммуникациях.

Адмирал Редер продолжал доказывать правоту своего взгляда на использование надводных кораблей как рейдеров. И, словно бы в подтверждение этого, осенью 1940 года немецкий «карманный» линкор «Шеер» потопил шестнадцать судов и сумел возвратиться в базу.

Случаи нападения германских рейдеров на английские корабли были зафиксированы и в первые недели 1941 года. Немецкое командование стремилось не только парализовать английское судоходство, но и отвлечь внимание от подготовки нападения на СССР, создать видимость, что главным врагом Германии по-прежнему является Англия. Редер направил в Атлантику линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау», а также тяжелый крейсер «Хиппер». Из Бергена вышли линейный корабль «Бисмарк» и тяжелый крейсер «Принц Ойген». «Бисмарк» тогда считали самым мощным кораблем. Он был вооружен восемью орудиями главного калибра, обладал сильной броневой защитой и хорошим зенитным вооружением.

Англичане поняли, что немецкое морское командование задумало небывалую по масштабам операцию.

24 мая в районе юго-западнее Исландии «Бисмарк» и «Принц Ойген» встретились с английским линейным кораблем «Принс ов Уэлс» и линейным крейсером «Худ». Немецкие корабли сосредоточили свой огонь по «Худу». В него сразу попало несколько снарядов. Уже через минуту на верхней палубе «Худа» вспыхнул пожар, на пятой минуте последовал чудовищный взрыв, и корабль разломился.

Гибель «Худа» — гордости британского флота — была тяжелым ударом для адмиралтейства. Оно стягивало к месту боя все новые корабли. После короткого перерыва над океаном снова загремели орудийные залпы. Англичане преследовали «Бисмарк» несколько часов. И вдруг увидели: «Бисмарк» устремился на их корабли. Даже у самых хладнокровных офицеров не выдержали нервы. Чтобы не попасть под страшные снаряды линкора, английские корабли спешно отошли. Когда англичане опомнились, «Бисмарка» уже не было. Линкор исчез.

На поиски и уничтожение «Бисмарка» англичане бросили все силы, которыми располагали в водах Атлантики и даже Средиземного моря. Утром 26 мая самолет береговой обороны обнаружил «Бисмарк» в 450 милях юго-западнее Бреста. Самолеты-торпедоносцы с авианосца «Арк Ройял» нанесли по «Бисмарку» два удара. Немецкий линкор с поврежденным рулем, управляемый только машинами, вынужден был, отклоняясь от взятого курса, идти против волны. Судьба «Бисмарка» была решена. Английский крейсер «Шеффилд» теперь неотступно следовал за раненым врагом, чтобы не упустить его. С наступлением темноты к «Шеффилду» присоединились пять эсминцев.

Немецкие подводные лодки, находившиеся в том районе, пытались спасти «Бисмарк». Одна из них оказалась совсем рядом с английским авианосцем «Арк Ройял», но у нее не было торпед. Впрочем, и успевшие выпустить все свои торпеды английские эсминцы после этого тоже могли только наблюдать за событиями. На войне бывает и такое.

Утром 27 мая к «Бисмарку» подошли английские линкоры «Родней» и «Кинг Джордж». Превосходство в силах было явно на стороне англичан. Наконец три торпеды, выпущенные их тяжелыми крейсерами, довершили дело. Немецкий колосс медленно лег на борт, потом опрокинулся и скрылся под водой.

Гибель «Бисмарка» — самого нового и сильного корабля германского флота — окончательно подорвала авторитет адмирала Редера и его концепции об использовании надводных рейдеров. Борьбу с торговыми судами поручили в первую очередь подводным лодкам. Но время уже было потеряно. Англичане, пополнив свой флот противолодочными средствами, ввели испытанную ими систему конвоев и оснастили корабли «асдиками» — приборами для обнаружения лодок под водой. Кривая потерь транспортов поползла вниз, а потери немецких лодок стали расти. Ни «волчьи стаи», ни «шноркель», позволявший лодкам производить перезарядку аккумуляторов без всплытия на поверхность, не спасли положения. Ход войны еще раз показал, что морская мощь — это нечто большее, чем одни только подводные лодки.

После нападения Германии на Советский Союз морские операции в Атлантике на какое-то время затихли. Главные силы авиации Геринга были заняты на восточном фронте, а без серьезной поддержки авиации не мыслились и крупные операции на море. Наметившиеся важные коммуникации между Англией и Советским Союзом на севере вынудили Гитлера перенацелить военно-морские силы на другое направление. Норвежские базы теперь готовились для действий надводных кораблей и подлодок в первую очередь против конвоев, следовавших в Мурманск и Архангельск. Намечалось использование надводных кораблей. Но для этого нужно было перебазировать находившиеся во французском порту Брест линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», а также тяжелый крейсер «Принц Ойген». Кроме действий на наших коммуникациях Гитлер в то время опасался высадки десанта союзников в Норвегии и поэтому стремился сосредоточить в этом районе свой флот.

Не исключено, что немцы знали о переписке И. В. Сталина и У. Черчилля относительно возможных совместных действий советских и английских сил в Северной Норвегии или об использовании эскадры английского флота для содействия приморскому флангу нашей армии.

11 февраля 1942 года с наступлением темноты соединение немецких кораблей вышло из Бреста, чтобы в ночное время пройти через Дуврский пролив. Несмотря на ряд признаков готовности немецких кораблей к этой операции, англичане не смогли организовать эффективное

нападение на них своим флотом и авиацией. Немцы удачно проскочили под носом у превосходившего их по силам английского флота через Ла-Манш. «Шарнхорст» и «Гнейзенау» пострадали только у берегов Голландии: подорвавшись на минах, оба корабля получили небольшие повреждения.

Английские газеты тех дней резко критиковали своих моряков за допущенную оплошность. Но адмиралтейство не придало прорыву немецких кораблей должного значения. Больше того, оно считало, что теперь уменьшится угроза со стороны германских надводных рейдеров для атлантических конвоев, следовавших в Англию, что немцы ограничатся использованием против конвоев подводных лодок, сравнительно немногочисленных в тот период войны.

Вскоре выяснилось, что англичане не собираются высаживаться ни в Норвегии, ни во Франции. Чтобы восстановить свой престиж и не идти в разрез с общественным мнением в стране, они совершают два так называемых рейда: в марте 1942 года в Сен-Назер и в августе того же года в Дьепп.

С военной точки зрения, эти рейды были разведкой системы обороны противника на побережье Франции и, конечно, дали некоторый опыт для будущих операций. В то же время они заставили немцев принять меры по еще большему усилению противодесантной обороны побережья.

Провал молниеносной войны против Советского Союза и все возраставшее сопротивление наших войск вынудили немецкое командование принять меры против союзных конвоев, шедших в советские порты. Удары по ним только авиации и подлодок не давали нужных результатов. В канун нового, 1943 года адмирал Редер предпринял крупную операцию. Линейный корабль «Лютцов», тяжелый крейсер «Хиппер» и шесть эсминцев вышли из норвежских портов в море и обнаружили большой конвой, шедший в Мурманск. Казалось, успех был обеспечен. Конвой охраняли только пять эсминцев, два корвета и тральщик. Однако английские конвойные корабли, умело маневрируя, не дали немцам возможности прорвать охранение и нанести удар по транспортам, пока не подоспело подкрепление — крейсера «Шеффилд» и «Ямайка». С подходом этих крейсеров англичане вступили с противником в

бой, в результате которого немцы потеряли эсминец, а крейсер «Хиппер» получил серьезные повреждения. Конвой благополучно прибыл в Мурманск. Эта неудача стоила адмиралу Редеру карьеры. Гитлер, взбешенный случившимся, приказал ему лично доложить причины поражения. Геринг, давно ненавидевший Редера, подлил масла в огонь, обещая решить все задачи борьбы с конвоями с помощью авиации. Редеру не оставалось ничего иного, как подать в отставку. Его место в начале 1943 года занял адмирал Дениц, ярый сторонник неограниченной подводной войны. Был поставлен вопрос даже об уничтожении больших кораблей, но Дениц уговорил Гитлера не делать этого. Став главнокомандующим флотом, он тоже начал понимать, что мощь флота — это сочетание различных классов кораблей, а не только подлодки.

В одной из следующих глав я более подробно пишу о конвоях в Советский Союз и об участии нашего Северного флота в их обеспечении на переходе морем. В связи с этим позволю себе забежать несколько вперед и рассказать, как погиб в конце 1943 года немецкий линкор «Шарнхорст». Об этом эпизоде через три года после происшествия я услышал от английского адмирала Фрезера, который, будучи командующим флотом метрополии, руководил этой операцией.

О выходе немецкого рейдера адмиралтейство узнало своевременно. Для его перехвата были привлечены крупные силы: новый линкор «Дьюк ов Йорк», крейсера «Ямайка», «Белфаст», «Шеффилд», «Норфолк» и несколько эсминцев. Утром 26 декабря радиолокаторы обнаружили «Шарнхорст». Шансы на успех у немецкого линкора были большие: он имел возможность нанести серьезный ущерб не только судам конвоя, но и их слабому охранению. Однако, опасаясь встречи с крупными силами англичан, немецкий линкор отвернул от конвоя раньше времени. Командир «Шарнхорста» капитан 1 ранга Гинце, помня строгие указания своего командования, не хотел рисковать и повел корабль прямым курсом в свою базу. Но оказалось, что именно на этом курсе ему была уготована встреча с мощным линкором «Дьюк ов Йорк» и крейсером «Ямайка» под командованием адмирала Фрезера. Стояла полярная ночь, но это не помогло «Шарнхорсту» — его обнаружили с помощью радиолокации. Немецкий линкор оказался прекрасной мишенью. Сначала из-за тяжелых

повреждений он потерял скорость, а затем был потоплен торпедами английских крейсеров и эсминцев.

После гибели «Шарнхорста» у немцев остался в строю один современный линкор — «Тирпиц». Укрывшись в норвежских шхерах, он редко выходил в море, но, несмотря на это, англичане непрерывно наблюдали за ним, выжидая удобного момента. Сначала «Тирпиц» попытались уничтожить специально построенные подлодки-малютки. Им удалось заложить под киль линкора мины с часовым механизмом, однако взрыв их не привел к потоплению корабля, а лишь вывел на некоторое время из строя главные машины и рули. Затем, после длительной и специальной тренировки, линкор атаковали самолеты с авианосцев. Это было уже в марте 1944 года. Они добились пятнадцати попаданий, причинили «Тирпицу» серьезные повреждения, но потопить его тоже не удалось. В ноябре 1944 года, когда «Тирпиц» находился в одном из фиордов близ Тромсё, его атаковали «ланкастеры». Добившись попадания нескольких шеститонных бомб, они в конце концов отправили «Тирпиц» на дно.

На этом, собственно, и закончились без особых успехов боевые действия немецкого надводного флота в Северной Атлантике в 1941—1943 гг.

Что же происходило в те годы на других морских театрах?

В 1942 году война на море, как на Западе, так и на Востоке, приобрела иной характер.

Нападение фашистской Германии на Советский Союз и боевые действия Японии в бассейне Тихого океана превратили войну в поистине мировую. Огромные водные пространства стали ареной морских операций. Даже конец первой мировой войны не мог сравниться по своим масштабам и по количеству морских сил, принимавших участие в боях, с тем, что мы наблюдали уже в 1942 году. Решительным образом изменился и характер морских операций. Военные действия велись теперь одновременно на воде, под водой и в воздухе. Непременными участниками всех более или менее крупных столкновений флотов противников стали самолеты с авианосцев. Линкоры постепенно отходили на второй план, хотя еще участвовали в боевых операциях. Подводные лодки стали совершеннее, а методы их борьбы улучшились. Десантные операции с высадкой войск почти на любой берег стали воз-

можны на всех театрах. Моря и даже океаны не являлись больше непреодолимой преградой. Современные средства перевозки войск и способность флотов подолгу оставаться в море как бы стерли границы между сушей и морем. К этому я еще вернусь в дальнейшем, говоря о 1944 и 1945 годах, когда в морских операциях участвовали не десятки и даже не сотни, а тысячи кораблей и судов (например, в Нормандской операции).

Итак, мировой пожар конца 1941—начала 1942 года охватил все континенты и разделявшие их моря и океаны.

В Атлантике это выразилось в распространении подводной войны до берегов США. Немцы, в какой-то степени застигнутые врасплох выступлением своего союзника Японии, не сразу начали топить торговые суда у берегов Нового Света. Но пока США оправлялись от удара по Пирл-Харбору и налаживали конвойную службу, Германия достигла немалых результатов в борьбе на океанских сообщениях.

О подводной войне написано много, поэтому я коснусь только самых крупных операций.

Еще до нападения Японии на Пирл-Харбор правительство США считалось с возможностью или даже неизбежностью вступления в войну. В предвидении коалиционной войны Англия и США заранее наметили свои стратегические планы. Они сводились к тому, что основным противником является Германия и что на ней следует сосредоточить все усилия. Японию считали врагом номер два. Этот принцип был подтвержден в дни Ялтинской конференции, и США придерживались его до конца войны.

Если в ходе войны иногда имели место разногласия между Англией и США, то они касались главным образом стратегических и оперативных вопросов — когда, где и как наносить удары по врагу, чтобы достичь наилучших результатов.

Почти весь 1942 год ушел на разработку оперативных планов и подготовку к совместным операциям. После долгих обсуждений Черчиллю удалось убедить Рузвельта в необходимости высадки экспедиционных войск в Африке. Африканский вариант больше устраивал Черчилля, поскольку его можно было осуществить без риска.

Следует напомнить, что Черчилль не сходился с Рузвельтом во взглядах и по особенно злободневному для

нас вопросу — об открытии второго фронта. Рузвельт считал более правильным, если американские войска будут воевать в Европе, на главном стратегическом направлении. Он поддерживал предложение генерала Маршалла — «овладеть плацдармом на побережье Франции в конце лета 1942 года» (операция «Следжхаммер»), чтобы в 1943 году предпринять основное вторжение с целью разгрома Германии. Рузвельт исходил при этом из того, что подобные действия отвечали бы общественному мнению союзных стран, которое требовало выполнения обещаний, данных Советскому Союзу. Во всяком случае, так трактуют точку зрения своего президента Ч. Нимиц и Э. Поттер, официальные историки войны на море [1].

Английские же начальники штабов под влиянием Черчилля согласились принять план Рузвельта только «на чрезвычайный случай», иначе говоря, тогда, когда Германия или Советский Союз окажутся на грани поражения.

Известно, что в 1915 году Черчилль, как морской министр, сам был вдохновителем и исполнителем пресловутой периферийной стратегии, предложив наступление через Дарданеллы и Галлиполи вместо непосредственной помощи Франции на ее территории. Когда захватить Дарданеллы не удалось, провал операции объяснили не порочностью стратегии Черчилля, а плохим исполнением задуманного.

Война на море в конце 1942 и в течение всего 1943 года изобиловала десантными операциями, сначала в Средиземном море, а затем и на Тихом океане.

Операция по высадке войск в Африке, известная под кодовым названием «Торч», явилась одной из крупных десантных операций США и Англии во второй мировой войне. Не вдаваясь в подробности, мне хочется напомнить лишь некоторые аспекты этой операции.

В условиях быстрого продвижения армии Роммеля на Александрию и Каир, когда 8-я армия Монтгомери едва удерживала свои позиции около Тобрука, Черчилль приложил много сил, чтобы ускорить подготовку к высадке десантов в Тунисе, Алжире, Марокко и Французской Западной Африке. После некоторых колебаний с десантной операцией в Африке согласился и Рузвельт.

---

[1] См. Ч. Нимиц и Э. Поттер. Война на море (1939—1945). М., Воениздат, 1965, стр. 147—148.

Это была первая крупная совместная операция англо-американцев. Оперативные соединения, сформированные для проведения операции «Торч», и десантные войска готовились в США и Англии. Учитывая осложнения в отношениях между англичанами и французами после обстрела Дакара и Мерс-эль Кебира и потопления французских кораблей, американские войска готовились к высадке на побережье Западной Африки, а в Алжире, Марокко и Тунисе должны были высадиться смешанные англо-американские части [1].

Операция проводилась в период с 8 по 11 ноября 1942 года. В ней участвовало свыше 108 000 человек и до 230 различных кораблей и судов.

В результате успешного проведения операции «Торч» положение в Африке изменилось в пользу союзников. В апреле 1943 года Роммель получил приказ оставить Африку, и 8-я армия Монтгомери соединилась с американскими войсками.

На ход десантной операции в Северной Африке серьезное влияние оказали успехи советских войск под Сталинградом: именно в эти месяцы Гитлер был целиком занят заботами о спасении армии Паулюса.

После разгрома гитлеровцев под Сталинградом и Курском произошел решительный перелом в войне не только на советско-германском фронте, но и на всех других театрах военных действий. Германия уже потеряла надежду на победу, хотя ее войска с остервенением обреченных продолжали оказывать сопротивление.

Япония, перешедшая к обороне еще в 1942 году, начала терпеть поражения. Инициатива в войне на Тихом океане переходила в руки американцев.

Победы советских войск на советско-германском фронте и успехи союзников в Африке позволили англо-американцам в июле 1943 года высадиться на острове Сицилия. Это способствовало достижению главной цели — высадке в Италии, что и произошло в сентябре того же года. Гитлеровцы попытались было оказать помощь уже готовой капитулировать Италии, но войска Красной Армии не дали им осуществить эти намерения.

---

[1] Эта операция подробно описана в упоминавшейся уже книге Ч. Нимица и Э. Поттера «Война на море» (1939—1945).— *Прим ред.*

Так закончился 1943 год на западных морских театрах.

Рассказ о военных действиях на Тихом океане мне хочется начать с напоминания о катастрофе в Пирл-Харборе, поскольку эти события в известной мере напоминали ту ситуацию, которую пережили мы сами в первые дни Великой Отечественной войны. Правда, у нас это случилось на суше, но от этого было не легче. Внезапность нападения на Пирл-Харбор позволила японской военщине развить успех на всех других направлениях. Американцы до сих пор не могут простить себе допущенной оплошности.

После атаки Пирл-Харбора японцы предприняли попытку захватить остров Гуам и атолл Уэйк. Это им удалось. Затем они двинулись в сторону Малайи, Филиппин и Голландской Индии, то есть в районы, богатые сырьевыми ресурсами, чтобы вести потом длительную и упорную борьбу против США.

Декабрь 1941 года прошел для американского флотского командования в основном в распорядительных мерах. Только 30 декабря адмирал Кинг поставил задачи командующему Тихоокеанским флотом США адмиралу Нимицу. Общий стратегический замысел американского командования сводился к тому, чтобы удержать оборону по линии Датч-Харбор (Алеутские острова) — Мидуэй — Самоа—Новая Каледония — Порт-Морсби—Новая Гвинея.

11 или 12 декабря 1941 года ко мне заехал английский адмирал Дж. Майлс. Он был печален. Причины его состояния были уже известны мне. Японские самолеты у берегов Малайи торпедировали два крупнейших английских корабля — линкор «Принс ов Уэлс» и линейный корабль «Рипалс». С этого и начал со мной разговор Майлс. Но главное, что беспокоило англичан, это быстрое продвижение японцев к Сингапуру — бастиону Англии на юго-востоке Азии. В феврале 1942 года Сингапур пал почти без сопротивления. Японцы закрепились на берегах Малаккского пролива. Путь в Голландскую Индию был открыт. 17 декабря 1941 года японские войска высадились на острове Борнео, предварительно нанеся поражение морским силам союзников в этом районе.

Одновременно японцы развивали наступление на Филиппины и другие острова юго-западной части Тихого океана.

Прошло немало времени, прежде чем стабилизировалась обстановка на Тихом океане.

Первые робкие попытки американцев активизировать действия своего флота на Тихоокеанском театре были предприняты в начале 1942 года. 1 февраля они провели рейд против Маршалловых островов и островов Гилберта. 24 февраля нанесли удар по атоллу Уэйк, а 4 марта — по острову Маркус.

Однако огромный военный потенциал США не мог не дать знать о себе. Оправившись от первых ударов, американцы начали сосредоточивать крупные силы в Коралловом море. Вскоре там начались продолжительные бои, которые шли с переменным успехом. Здесь обе стороны впервые почувствовали, какое значение в современной морской войне приобрели авианосцы. Уничтожение авианосца в ходе боя, как правило, уже предопределяло конечный результат.

Американское морское командование отдавало должное авианосцам еще до войны. Об этом свидетельствует тот факт, что в предвоенные годы и в начале войны оно настояло на постройке двадцати двух авианосцев, которые в 1943 году начали вступать в строй.

Конец первого периода морской войны на Тихом океане историки США относят к маю 1942 года, когда японцы захватили все намеченные ими районы.

На самом деле это не совсем так. Японская ставка 5 мая приняла решение захватить атолл Мидуэй, чтобы иметь важный стратегический плацдарм в самом центре Тихого океана.

Почти одновременно с нападением на остров Мидуэй японцы предприняли операцию, которая привела к захвату островов Алеутской гряды — Кыска и Атту. Однако главная цель этой операции — отвлечение основных сил американского флота к Алеутам — достигнута не была. Американцы легко разгадали замысел своего противника, ибо к этому времени они расшифровали японский код и свободно читали зашифрованные радиопередачи.

Американцы считают поворотным пунктом в войне на Тихом океане поражение японцев у острова Мидуэй. Поэтому следует остановиться на нем.

3 июня самолет «Каталина» обнаружил в 700 милях к юго-западу от атолла Мидуэй соединение кораблей противника. Вскоре выяснилось, что это было одно из

трех японских соединений, направлявшихся к острову Мидуэй.

Получив данные разведки, американское командование развернуло свои авианосцы на северо-восток от острова Мидуэй, откуда ожидалось движение главных сил японцев.

Роль авианосцев со своей авиацией уже определилась настолько, что оба противника искали прежде всего авианосцы с тем, чтобы нанести по ним удар, полагая, что остальное приложится потом само по себе.

Командующий японским объединенным флотом адмирал Ямамото поставил своей целью взять американский флот в клещи и уничтожить его, а затем высадить десант на остров Мидуэй. Ямамото был полон надежд. Для достижения этой цели он с основными силами своего флота, в составе которого было четыре авианосца, два линкора и два тяжелых крейсера, направился к острову Мидуэй, а остальную часть сил, в том числе и два авианосца, послал к Алеутам.

Рано утром 4 июня адмирал Нагумо, командовавший японскими авианосцами, направил первую группу из 108 самолетов для атаки острова Мидуэй. Американские авианосцы в это время находились в 200 милях от главных сил противника. Командование американских сил больше всего интересовали японские авианосцы, на сближение с которыми оно и направило свои авианосцы «Энтерпрайз», «Хорнет» и немного позднее «Йорктаун».

После многочисленных драматических эпизодов американцы едва не выпустили из поля зрения японские корабли. Но счастливый случай помог обнаружить и удачно атаковать их. Развив успех в течение короткого времени, они нанесли тяжелые повреждения трем японским авианосцам из четырех: «Акаги», «Кага» и «Сорю» один за другим погрузились в пучину океана. Вечером того же дня, 4 июня, погиб последний японский авианосец — «Хирю». Ямамото не сразу согласился с мыслью о поражении, но, узнав, что остался без авианосцев, хотя все линкоры были целы, решил отступить. История вынесла линейным кораблям окончательный приговор: пора уступить приоритет авианосцам.

Любопытно, что одновременно с донесением о гибели японских авианосцев адмирал Спрюэнс, командовавший группой американских авианосцев, спросил своего не-

посредственного начальника адмирала Флетчера, будут ли у него какие-либо указания относительно дальнейших действий. Флетчер, находившийся в это время на крейсере «Астория» (авианосец «Йорктаун», на котором он до этого держал флаг, был тяжело поврежден), был, видимо, доволен ходом дела. Он ответил: «Буду наблюдать за вашими действиями». Этим Флетчер давал понять, что решил не вмешиваться в действия подчиненного, ведь они и без того были правильными.

Американцы выиграли сражение за остров Мидуэй. Не вдаваясь в ошибки японцев, слишком сильно разбросавших свой флот, соединения которого не могли прийти на помощь друг другу в трудный момент, и не приписывая все случаю (а он иногда играет на войне немаловажную роль), мне хочется привлечь внимание читателей к одному положению.

Японцы, пожавшие богатые плоды в результате внезапного нападения на Пирл-Харбор, рассчитывали на это и здесь. Однако американцы к тому времени успели сделать выводы из катастрофы в Пирл-Харборе. Владея японским шифром и заранее зная о намерениях и действиях противника, они успели своевременно провести свои авианосцы через завесу японских подлодок, ранее развернутых к востоку от Мидуэя, правильно расположили свои более слабые силы и нанесли удар по мощному противнику.

О победе американского флота у острова Мидуэй мне с большим удовольствием рассказывал адмирал Э. Кинг на приеме в особняке английского премьера в дни Потсдамской конференции в июле — августе 1945 года, о чем я уже упоминал. Кстати, переводчицей во время нашей беседы тогда и была дочь Черчилля Мэри.

Буквально через несколько дней после этой беседы мне пришлось выехать на Дальний Восток для координации действий Тихоокеанского флота и Амурской флотилии с фронтами в войне против империалистической Японии.

Поражение японцев у Мидуэя поколебало их веру в свою непобедимость. Они перешли к обороне, а инициативу взяли в свои руки американцы. Новые бои развернулись за острова в юго-западной части Тихого океана. Ключевой позицией, за которую яростно сражались противники, явился остров Гуадалканал. В проливе «Желез-

ное дно» (так назвали пролив из-за большого числа потопленных в нем кораблей Японии и США) разыгралось особенно много дневных и ночных боев. Во всех них участвовали авианосцы. Нередко основной целью боя являлось стремление сторон потопить друг у друга авианосцы, поскольку один этот факт уже предопределял успех. В этих боях японцы понесли большие потери. Самой тяжелой для них была потеря двух тысяч пятисот самолетов морской авиации. Это вынудило японцев отвести свои авианосцы для принятия новых самолетов и подготовки летчиков, способных действовать на море.

Бои на море на огромном удалении от основных баз противников уже в 1942 году потребовали принять меры по увеличению автономности плавания не только отдельных кораблей, но и целых соединений. От плавучих баз для малых кораблей противники перешли к подвижным базам, с помощью которых крупные соединения кораблей могли базироваться на любую бухту и получать там все необходимое даже в перерывах между операциями.

К 1944 году стало явственно сказываться преимущество США в промышленном потенциале. В то время как японцы с трудом ремонтировали свои потрепанные в боях корабли, американский флот получал все новые боевые единицы.

Это позволило адмиралу Нимицу уже в конце 1943 года перенести свои операции в центральную часть Тихого океана. Теперь американцы имели достаточное количество авианосцев, десантных и вспомогательных судов. Высшее командование стало подумывать о наступлении на саму Японию. При этом сразу же определились две точки зрения. Генерал Макартур выдвинул свой «стратегический план разгрома Японии». Он предлагал наступать через Новую Гвинею и Филиппины, отводя доминирующую роль сухопутным силам; флот должен был играть вспомогательную роль. Адмирал Кинг упорно отстаивал другой план продвижения через Тихий океан — от атолла к атоллу (стратегия «лягушачьих прыжков»), — в реализации которого главенствующая роль отводилась флоту. Этот план и был утвержден. Но в 1943 году велась лишь его разработка.

Американские историки считают 1943 год годом «наступления союзников» в Тихом океане. Не отрицая этого, следует, однако, помнить, что в 1943 году основная агрес-

сивная сила стран оси — фашистская Германия — потерпела поражение на восточном фронте, и это не могло не сказаться на всем ходе второй мировой войны.

Сыграл свою роль и Советский Военно-Морской Флот. Значение его признавал и Гитлер, который заявил в январе 1943 года в беседе с вице-адмиралом Кранке, что подводная война будет бесполезной, если они не смогут победить Россию на Востоке.

ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ

После войны, когда многие секретные документы нацистов перестали быть тайной, оказалось, что план «Барбаросса» не предусматривал действий крупных сухопутных или морских сил на направлениях, которые его авторы считали второстепенными. Как я уже писал, фашистские генералы хотели предрешить исход войны молниеносными ударами по Москве, Ленинграду, Донбассу. Они полагали, что Архангельск и Мурманск попадут в их руки без особых усилий как трофеи после победы на главных направлениях. Самонадеянно рассчитывая на успех планов «блицкрига», немецкое верховное командование хотело сберечь свои морские силы для дальнейшей борьбы с Англией, а возможно, и с США. Однако планы «блицкрига» провалились. Война приняла затяжной характер. Вместо бронированных кулаков, с помощью которых германские фашисты и их сателлиты намеревались быстро добиться победы, им пришлось драться, «растопырив пальцы», на огромном фронте от Одессы до Мурманска. И все же, когда коммуникации Советского Союза с США и Великобританией в северных водах приобрели стратегическое значение, гитлеровское командование перебросило сюда крупные соединения своего флота, решив действовать активно. Северный флот, самый правофланговый и самый молодой из всех наших флотов и фронтов, принял участие в борьбе с немецкими кораблями.

В первые дни войны положение на наших северных границах было не совсем ясным. Под предлогом обороны Полярной области к финско-норвежской границе были подтянуты немецкие войска, которые ранее участвовали в захвате Нарвика. «Не на Финляндию же теперь соби-

раются наступать немцы?» — говорили мы и с минуты на минуту ожидали начала боевых действий на Севере.

22 июня на нашей сухопутной границе с Финляндией было сравнительно спокойно. Однако немецкая авиация уже в тот день бомбила корабли и аэродромы Северного флота.

Поздно вечером 22 июня я долго разговаривал по телефону с командующим флотом контр-адмиралом А. Г. Головко.

— Глупое положение: нас бомбят, а мы считаем Финляндию невоюющей стороной! — горячился Арсений Григорьевич.

— Но ведь против вас действует пока лишь немецкая авиация, к тому же с норвежских аэродромов, — пояснил я и посоветовал: — Используйте время для полного развертывания флота, постановки минных заграждений. Внимательно следите за обстановкой на море.

Помню, на одном из первых докладов начальника Главного морского штаба адмирала И. С. Исакова мы специально обсуждали вопрос, можно ли считать Финляндию нейтральной и вероятна ли высадка вражеского десанта у нас на Севере. Вспомнили мы и о внезапном захвате немцами Нарвика. Хорошо известно, что финское правительство в тридцатых годах раболепно следовало в фарватере политики некоторых западных стран. Шюцкоровские соединения катеров доставляли тогда немало забот не только балтийцам в Финском заливе и на Ладожском озере, но и североморцам в районе Петсамо и Мурманска. Несмотря на это, Советское правительство, искренне желая, чтобы наши отношения с соседней страной были дружественными, проявило умеренность при заключении мирного договора в 1940 году. Но воинствующие круги Финляндии искали реванша в союзе с Гитлером. Зная многочисленные факты, мы не сомневались: если Финляндия не вступила в войну против нас одновременно с Германией 22 июня, то только из тактических соображений.

На совещании в кабинете И. В. Сталина вечером 24 июня я докладывал о полетах финских и немецких самолетов над Ханко, о бомбардировке наших кораблей в Полярном и не только о сосредоточении немецких войск на финско-норвежской границе (об этом правительство

знало раньше), но и о том, что они продвигаются по финской территории к нашим границам.

Мы опасались высадки десанта на Севере. «Конечно,— рассуждали мы, — немцы не полезут с моря «в лоб» на главную базу в Кольском заливе, но вполне могут атаковать ее фланги с многочисленными бухтами». Противник мог высадиться и в Кандалакшском заливе, где железная дорога Ленинград — Мурманск проходит совсем близко от нашей сухопутной границы с Финляндией. Правда, для высадки десанта в Кандалакше требовалось пройти горлом Белого моря. Там стояли наши береговые батареи, но мы помнили, как в 1940 году немцы проводили смелые операции, прорываясь в Нарвик и даже в Осло. Разве подобное не могло повториться на нашем Севере, где к тому же у нас было не так много береговых батарей.

25 июня командующий Северным флотом доложил, что 19-й немецкий горнострелковый корпус движется к нашей границе. Теперь не оставалось сомнения, что противник вскоре перейдет в наступление со стороны финской границы. Это произошло 29 июня. С того дня война охватила огромные пространства Севера. Теперь фланги наших фронтов упирались не только в берега Черного и Балтийского морей, но и в студеное Баренцево море.

Своеобразие Северного морского театра не ограничивается суровыми природными условиями. Благодаря теплому течению из Атлантики в юго-западной части Баренцева моря лед не препятствует боевым действиям флота в течение всего года. Зато в северных и восточных районах Баренцева и Белого морей, а также в Карском море зимой из-за льдов корабли ходить не могут.

Частые штормы, особенно осенью и зимой, низкая облачность, туманы, снежные заряды, метели — все это очень мешало кораблям и авиации. Впрочем, туманы и помогали скрытным переходам конвоев и высадке десантов. Таковы уж парадоксы природы Севера!

Серьезно затрудняли действия флота полярный день и полярная ночь. В полярную ночь усложнялся визуальный поиск, зато в условиях полярного дня почти исключалась скрытность действий.

Пути сообщения с союзниками, воинские и народнохозяйственные перевозки по Северному морскому пути,



Северный морской театр

важное значение незамерзающего порта Мурманска, огромные природные богатства — эти и многие другие причины заставляли нас уделять Северу во время войны особое внимание.

Географические особенности побережья Северной Норвегии — изобилие фиордов, обрывистые высокие берега, большие глубины возле них — давали фашистскому флоту возможность базировать свои корабли маневренно и рассредоточенно. Готовясь к нападению на Советский Союз, германское командование держало наготове в Северной Норвегии и Северной Финляндии один финский и два немецких корпуса, сведенных в группу «Норвегия».

Планом операции намечалось овладеть Мурманском и главной базой Северного флота — Полярным, захватить Кировскую железную дорогу и тем самым изолировать Кольский полуостров от центральных районов страны, оккупировать Советскую Карелию и овладеть всем бассейном Белого моря до Архангельска включительно.

Немецко-фашистское командование рассчитывало осуществить свои планы на Севере молниеносно, используя в основном сухопутные силы и авиацию. Бомбардировщики должны были нанести массированные удары по Полярному и Мурманску и разрушить шлюзы Беломорско-Балтийского канала, чтобы отрезать Северный морской театр от Балтийского. Немецкие морские силы на Севере к началу войны были незначительны. Базировались они на порты и базы Варангер-фиорда, в частности на Петсамо (Печенгу) и Киркенес.

Боевые самолеты 5-го воздушного флота, ВВС Финляндии и транспортная авиация фашистов располагали в Заполярье значительной аэродромной сетью. Для непосредственных действий против Северного флота было выделено около ста семидесяти самолетов, в том числе до сотни бомбардировщиков.

Протяженность фронта превышала здесь триста километров. Врагу противостояла 14-я армия (Ленинградского фронта) под командованием генерал-лейтенанта В. А. Фролова. Две ее дивизии (из пяти) действовали на мурманском направлении.

Правое крыло армии, оборонявшее мурманское направление, поддерживал Северный флот. Самый молодой из флотов нашей страны, он имел к началу войны сравнительно немного кораблей. Эскадренных миноносцев было

всего восемь, а подводных лодок — пятнадцать. Не хватало и хорошо оборудованных баз. Для стоянки кораблей приходилось использовать гавани Мурманска и бухты Кольского и Мотовского заливов.

Военно-воздушные силы Северного флота также были невелики — всего сто шестнадцать самолетов, в основном устаревших типов. В начале войны мы фактически могли использовать только три аэродрома. Запасные аэродромы и посадочные площадки лишь строились. Ударной авиации, по существу, не было.

В начале войны противник на Севере имел превосходство в сухопутных войсках и авиации и уступал Северному флоту только по числу подводных лодок. В надводных кораблях было относительное равенство сил.

Когда войска генерал-полковника Дитля начали решительное наступление на Мурманск, у нас были все основания ожидать участия в этой операции немецкого флота. Пожалуй, нигде в другом месте помощь кораблей не требовалась так, как здесь. Упомянутый уже немецкий автор Ф. Руге признает, что «это предприятие было задумано как чисто сухопутная операция, но влияние моря очень скоро дало себя почувствовать». Ссылка на то, что «местность оказалась настолько непроходимой», что горным войскам удалось преодолеть всего половину расстояния до Мурманска, неубедительна. Характер местности, конечно, был известен немцам и прежде всего финнам. Не случайно там были заранее сосредоточены «горные войска». Непонятно также, почему к флотилии эсминцев, сторожевых кораблей и тральщиков немецкое командование не добавило нужное количество крупных кораблей. Английский флот не мог воспрепятствовать этому, ибо немцы пользовались прибрежными фарватерами, а наш Северный флот был сравнительно слаб. Мне думается, на пути более разумного и правильного в оперативном плане решения встало совсем другое обстоятельство: ревнивое отношение сухопутного командования к будущей славе.

Горным войскам генерала Дитля в летние месяцы (июнь — сентябрь) не позволила продвинуться ближе к Мурманску отнюдь не местность, а наша 14-я армия и Северный флот. С того момента, когда для Мурманска возникла реальная и серьезная угроза, советские сухопутные части и флот действовали исключительно согласован-

но. И надо сказать, десант морской пехоты, а также поддержка кораблей сыграли свою роль в деле помощи армии. Немецкий же флот, имея на то все возможности, не обеспечил безопасность фланга своей армии. В середине июля мы не на шутку опасались за главную базу флота — Полярный, но когда фронт стабилизировался, командование Северного флота получило возможность использовать свои подводные лодки и часть авиации на коммуникациях противника, ведущих к Петсамо и Киркенесу. Было потоплено более десятка транспортов (из них несколько с войсками). После этого генерал Дитль стал настойчиво просить о помощи. И помощь к нему пришла. Уже зимой 1941/42 года фашистское командование, оценив значение северных коммуникаций, перевело в базы Северной Норвегии линейный корабль «Тирпиц», три тяжелых и один легкий крейсер и немало других кораблей, в том числе эсминцев, подводных лодок, торпедных катеров. До пятисот двадцати было доведено число самолетов.

Увеличилось число кораблей и на нашем Северном флоте, но в основном за счет мобилизованных судов гражданских наркоматов и ведомств. Их пришлось срочно переоборудовать в сторожевые корабли и катера, минные заградители, катера-тральщики, плавучие базы. Конечно, многие из них не отвечали требованиям, предъявляемым к военным кораблям. Некоторые боевые корабли пришли летом 1941 года на Северный флот с Балтики и позднее, в 1942—1943 гг., — с Тихого океана.

Военно-воздушные силы Северного флота пополнялись самолетами с Балтики, Черного моря, из Военно-Воздушных Сил Красной Армии и самолетами, приобретенными у союзников. К ноябрю 1942 года в авиации североморцев насчитывалось триста восемнадцать боевых единиц. Это уже была сила!

Но к тому времени многого добился и противник. Прежде всего существенно изменилось в его пользу соотношение военно-морских сил на Севере. Немецкий флот в Заполярье стремился обеспечить свои морские коммуникации вдоль побережья Северной Норвегии и срывать наши морские перевозки.

Однако наш Северный флот настойчиво продолжал нарушать морские коммуникации фашистов, защищал свои и поддерживал приморский фланг 14-й армии.



В. С. Чероков



А. Л. Расскин

Н. К. Смирнов



А. Б. Елисеев



М. И. Самохин



Эсминец «Опытный» (группа кораблей реки Невы) ведет огонь по позициям противника



А. Я. Ефремов



Н. А. Дедаев



А. К. Антоненко



Е. Н. Преображенский



В. А. Гречишников



Л. Г. Белоусов

А. И. Маринеско



И. И. Борзов



Е. А. Никонов



Линкор «Октябрьская революция» на защите Ленинграда (1942 год)



П. И. Хохлов



Е. Я. Осипов



А. В. Трипольский



Н. И. Мещерский

Ю. А. Пантелеев (справа) и Н. П. Зарембо



Г. Д. Фокин на наблюдательном пункте у Днепра



Я. П. Безверхов



Я. А. Кочетков

Д. И. Бессер и В. М. Рогов

В. А. Молев



А. Е. Остроухов и А. А. Москвин



И. Е. Петров



С. Г. Горшков



Военный совет Черноморского флота. Слева направо:
П. А. Моргунов, Ф. С. Октябрьский, Н. А. Остряков



В. А. Андреев и Л. А. Владимирский

Ф. С. Октябрьский и Н. М. Кулаков на борту крейсера «Красный Крым» (1942 год)



В. Н. Ерошенко



Г. Н. Охрименко

А. И. Зубков (справа) и Ф. П. Вершинин



П. М. Буряк



Володя Буряк



Н. Е. Басистый и В. Г. Фадеев

Первые трофеи, взятые под Севастополем (1941 год)

Н. А. Токарев (в центре) дает указания летчикам перед боевым вылетом



Крейсер «Коминтерн» в Одесском порту (1941 год)



Подвиг комендора П. Ф. Пушкарева на крейсере «Красный Кавказ» (декабрь 1941 года)

Командующего Северным флотом адмирала Арсения Григорьевича Головко я знал и раньше, до войны. Он воевал добровольцем в Испании, командовал Каспийской и Амурской флотилиями, а в июле 1940 года его назначили на Север. Произошло это неожиданно. Когда меня перевели на работу в Москву, флотом на Севере уже около года командовал В. П. Дрозд. Энергичный, инициативный и, бесспорно, смелый моряк, Валентин Петрович много работал, стремясь поднять боеспособность своего молодого флота. Мне думалось, он вполне на месте. Но на его судьбу повлияли обстоятельства, от него лично мало зависевшие.

В разгар боевой подготовки летом 1940 года на Севере произошло несколько аварий. Вызванный в наркомат В. П. Дрозд объяснил причины этих аварий и внес предложения, как избежать их в дальнейшем. Помнится, едва он уехал, меня вызвали в Кремль. На столе у И. В. Сталина лежало новое донесение о чрезвычайном происшествии.

После обсуждения в наркомате лучшим кандидатом на место В. П. Дрозда был признан А. Г. Головко, служивший тогда на Амуре. Возражений это предложение не вызвало, и Арсений Григорьевич приехал в Москву. «Большой разницы в климате нет, — сказал он мне при встрече и пошутил: — Вот только плохо, что теперь к наркомату буду ближе». К слову сказать, дальневосточники всегда считали преимуществом то, что они находятся «подальше от начальства».

В Москве Головко был принят Сталиным и, получив задание «навести порядок на флоте», выехал в Полярный. За год, остававшийся до войны, А. Г. Головко успел основательно познакомиться с людьми, морским театром и кораблями. Флот был небольшой, а водные просторы огромные.

Мне запомнилась поездка на Север осенью 1940 года. В начале сентября мы с командующим прошли на одном из эсминцев от Мурманска до Архангельска. Заходили во все бухты и заливы. Было еще тепло, но в Иоканге лежал прошлогодний снег. Головко, хорошо знавший Дальний Восток, привез оттуда известную там шутку о Колыме, переложив ее применительно к условиям сурового Баренцева моря: «Иоканга, Иоканга — чудная планета: двенадцать месяцев зима, остальное — лето».

В перспективе на этом огромном и открытом (с выходом в океан) морском театре намечалось создать мощный флот. Но пока это была лишь перспектива. Большие заводы только сооружались.

Недостаток кораблей на Севере старались компенсировать установкой береговых батарей. Вот на них-то мы с Головко и сосредоточили внимание во время нашей поездки. Места, где ставили батареи, были глухие, дорог мало, иногда приходилось добираться туда на тракторе. Одни батареи были готовы, другие еще устанавливались, а некоторые существовали пока лишь в проекте, на бумаге.

Во время этой поездки я смог впервые обстоятельно познакомиться и с морским театром и с новым командующим Северным флотом. Нельзя было не оценить его верных и метких определений роли подводных лодок и авиации на Севере. Понравилась его общительность, умение разговаривать с подчиненными.

Мне пришлось где-то читать, что у Головко были «длинные девичьи ресницы и профиль испанского гидальго». Характеристика для адмирала не совсем обычная! Меня, естественно, интересовало другое: его знания, умение применить их в случае войны. Арсению Григорьевичу довелось встретить войну и всю ее провести, как он писал, «вместе с флотом». Успешные действия флота на Севере — лучшая аттестация для командующего. Но нет, видно, на свете людей без «сучка и задоринки». Адмирал Головко был слишком чувствителен для военачальника. Порой приходилось задумываться над этим. Так, находясь во время войны на Северном флоте, я как-то высказал ряд довольно безобидных замечаний. Головко расстроился до слез, прямо-таки потерял душевное равновесие. Узнав об этой его слабости, я потом был осторожнее. Впрочем, я никогда не замечал, чтобы повышенная чувствительность отрицательно сказывалась на его работе.

Было бы несправедливо, рассказывая об этом, не подчеркнуть, что адмирал А. Г. Головко был одним из наиболее образованных военачальников нашего Военно-Морского Флота и пользовался большим авторитетом. Добрую память о нем сохранят моряки не одного поколения.

Война на Северном театре проходила в условиях сравнительно более спокойных, чем на Черном море или на Балтике. Там напряжение доходило до предела, флоты

вынуждены были покинуть свои лучшие базы, и это чрезвычайно усложнило проведение всех операций на море. К счастью, на Севере нам не пришлось пережить ничего подобного.

Действия нашего «правофлангового» тем не менее поучительны. В первую неделю войны в Заполярье боевые действия ограничивались взаимными налетами авиации. Фашисты перешли там в наступление лишь в последних числах июня, и это позволило 14-й армии и Северному флоту лучше подготовиться к встрече с врагом.

На кандалакшском направлении гитлеровцам удалось с тяжелыми боями несколько продвинуться в глубь нашей территории, но выйти к Кировской железной дороге они так и не смогли.

На мурманском направлении, несмотря на превосходство в силах, особенно в авиации, они продвинулись не более чем на тридцать километров. Уже к августу 1941 года немцы выдохлись и потеряли способность наступать. Наши войска остановили их на рубеже реки Западная Лица. Еще раньше, 15 июля, перешли к обороне фашистские полки, рвавшиеся на полуостров Средний. Правда, они успели отрезать от материка полуострова Средний и Рыбачий, прикрывающие вход в Кольский залив. Но оба эти полуострова прочно удерживали советские моряки и пехотинцы.

В начале сентября противник вновь попытался наступать на мурманском направлении. Однако из-за решительных действий войск правого крыла 14-й армии и Северного флота ему удалось продвинуться лишь на шестнадцать километров. К началу октября линия фронта на мурманском направлении окончательно стабилизировалась в районе губы и реки Большая Западная Лица. Однако с плацдарма, захваченного на восточном берегу этой реки, противник продолжал угрожать главной базе Северного флота — Полярному, до которого оставалось менее шестидесяти километров.

Еще 1 июля Военный совет флота с тревогой докладывал, что в случае дальнейшего отхода 14-й армии «ставится под угрозу базирование флота в Кольском заливе». Мы в Москве также ожидали, что натиск на Мурманск и Полярный будет сильным: предстояли перевозки грузов из США и Англии, и немцы не могли не понимать значения Мурманска, судя хотя бы по опыту первой

мировой войны. Тогда царская Россия форсировала строительство железной дороги до Мурманска, чтобы использовать этот незамерзающий порт.

Когда борьба на этом участке фронта достигла особого напряжения, встал вопрос о помощи англичан. Мне пришлось два-три раза беседовать по этому поводу с контр-адмиралом Дж. Майлсом в Москве. Мы даже высказывали предположение о возможности взаимодействия флотов и авиации СССР и Англии на Севере. Как-то в шутку я сказал Майлсу, что англичанам не привыкать действовать в этом районе, намекнув тем самым на годы интервенции. Он ответил тоже шуткой об умении использовать опыт и уже серьезным тоном пообещал связаться с адмиралтейством.

Но когда обстановка на фронте под Мурманском улучшилась, отпал вопрос и о посылке на Север английской эскадры. Английские корабли и авиация появились там позже, когда фронт в Заполярье уже стабилизировался. Вскоре началось движение к нашим берегам конвоев из Англии и США.

Отдавая должное помощи, оказанной нам союзниками, и храбрости английских моряков военного и торгового флота, я хочу вместе с тем постараться прояснить истину в некоторых вопросах.

Английский историк Брайан Тонстолл, в годы войны освещавший события довольно объективно, теперь, мягко говоря, не совсем точен. К операциям, которые «должны были непосредственно способствовать поражению немецких войск на Севере», Тонстолл относит рейд английского флота на Лофотенские острова 4 марта 1941 года. Но этот рейд никак не был связан ни с помощью Советскому Союзу, который тогда еще не воевал, ни с обеспечением конвоев, которые пошли значительно позднее.

Тонстолл, например, утверждает, что, как только Россия подверглась нападению, авиация английского флота уже 30 июля нанесла ряд мощных ударов по Петсамо и Киркенесу. Бесспорно, эти налеты оказали воздействие на немцев, но, к сожалению, произошли они не «как только Россия подверглась нападению», а более чем месяц спустя, когда враг на Севере был уже остановлен советскими войсками. Весьма косвенное отношение к обороне Мурманска имели и упоминаемые Тонстоллом нападения англичан на немецкие караваны и рейд на Шпиц-

бергон. Реальной помощью были смелые действия английских подводных лодок «Тайгрис» и «Трайдент». Они потопили несколько немецких транспортов с подкреплениями войскам генерала Дитля, пытавшимся прорваться к Мурманску и Полярному.

На мурманском направлении врага удалось остановить, и в этом большая заслуга Северного флота. Он поддерживал 14-ю армию артиллерией и авиацией, с кораблей высаживали десанты, морем перевозили войска, а также боевую технику, боеприпасы, горючее, продовольствие.

С первых дней войны на Северном флоте начали формировать части морской пехоты. Уже в начале июля отряды моряков-добровольцев героически сражались в рядах 14-й армии. Их часто использовали в десантах как отряды первого броска и штурмовые группы. Высадка десантов во фланги и в тыл наступавшему врагу действенно помогала нашим войскам. В июле 1941 года, когда шли тяжелые бои на рубеже реки Западная Лица, флот высадил в Мотовском заливе три десанта, несколько разведывательных и диверсионных групп.

Моряки десанта сражались геройски. Нельзя было без волнения читать сводки об их подвигах. Неувядаемой славой покрыли себя десантники 2-го отряда. Сопку, которую защищала одна из групп моряков, с соседней высоты обстреливали фашисты. Отделению старшего сержанта В. П. Кислякова было приказано захватить эту высоту. Десантники выполнили приказ. Но вскоре немцы атаковали их. Моряки упорно оборонялись. Когда держаться стало уже невозможно, Кисляков приказал бойцам отходить, а сам лег за пулемет. Он стрелял по наседавшим фашистам, пока были патроны, затем встал во весь рост и, подняв над головой гранату, с матросским «ура» бросился на врагов. Ошеломленные, они побежали. Побежали от одного человека!

Кисляков пробился к своему отряду. 14 августа 1941 года он первым из североморцев стал Героем Советского Союза.

Подвиг североморского матроса комсомольца Ивана Сивкова описан во многих статьях, очерках и рассказах; поэт Александр Жаров посвятил ему свою поэму «Богатырь». И тем не менее я не могу не вспомнить об этом замечательном подвиге, одном из первых, свершенных в самые трудные дни войны.

2 августа 1941 года группа моряков-десантников оборонялась на сопке у реки Западная Лица. В ней было всего пять человек, шестой — командир, младший лейтенант Коленкин. Моряки дрались отчаянно: надо было во что бы то ни стало удержаться на этой сопке, чтобы другие подразделения десантников успели отойти на новые позиции.

На сопке бушевал шквал артиллерийского и пулеметного огня. Осколком снаряда ранило командира, однако он продолжал руководить боем. Вскоре его ранило вторично, и он потерял сознание.

Два матроса подняли младшего лейтенанта и понесли, а три других, в том числе Иван Сивков, продолжали сражаться. Вскоре пули скосили двоих. Остался один Сивков. Но вот и он перестал стрелять: кончились патроны.

Воспользовавшись моментом, гитлеровцы со всех сторон кинулись к вершине сопки и тоже прекратили огонь: они решили захватить матроса живым.

Сивков пустил в ход гранаты, но немецких автоматчиков было слишком много. Сивков понимал: ему не пробиться к своим, как пробился старший сержант Кисляков. Наступила роковая минута. Сивков крикнул:

— Врешь, живым не дамся! — и бросил последнюю гранату между собой и врагами.

Так погиб смертью храбрых молодой советский матрос, истребивший в этом бою не один десяток гитлеровцев. 17 января 1942 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Говоря об участии Северного флота в защите Мурманска и полуостровов Рыбачий и Средний, следует напомнить, что планы немецкого командования предусматривали захват Мурманска любой ценой и что захватить его нацисты так и не смогли, несмотря на личные приказы Гитлера. Стремление применить обходный маневр с суши везде — от Одессы и до полуострова Рыбачий — владело умами нацистских военачальников как «идея фикс». Германское командование явно переоценило возможности своих сухопутных сил.

Западногерманский историк В. Гесс подчеркивает, что целью действий горного корпуса «Норвегия» был только (обратите внимание: «только»!) Мурманск. О наших силах на Рыбачьем В. Гесс пишет, будто немецкое командование «склонилось к тому, что достаточно будет отрезать

эти силы... они сами по себе вскоре потеряют значение». Гитлеровцы рассчитывали захватить Мурманск в середине июля. На совещании у Гитлера 16 июля не только Мурманск, но и весь Кольский полуостров был заблаговременно «передан» под начало гаулейтера Тербовена. Но гаулейтеру так и не удалось прибыть в свои «владения».

«Почему германские войска еще не в Мурманске?» — вопрошала в те дни немецкая газета, выходившая в Норвегии. «Бои оказались чрезвычайно тяжелыми, — пыталась объяснить она, — их трудность не поддается описанию. Сам черт выдумал тундру в помощь большевикам. В тылу приходится сражаться с партизанами и прорвавшимися красноармейскими частями...»

Но ведь то, что корпусу «Норвегия» предстояло преодолеть тундру и горы Заполярья, было известно в Берлине и раньше. Недаром фашисты сосредоточили на Севере специально подготовленные горноегерские части. Не было секретом для германского командования и то, что тундра близка к берегу Баренцева моря, вполне пригодному для высадки морских десантов обеих воюющих сторон.

Немецкий флот не обеспечил приморского фланга своей армии, наступавшей на Мурманск. А она в этом очень нуждалась. Командование же нашего Северного флота, как известно, уже в июле высадило несколько десантов в районе губы Большая Западная Лица. Высаживали мы десанты и позже.

В. Гесс тоже вынужден был признать, что «благодаря высадкам десантов долгое время инициатива удерживалась в руках советских войск».

Самый большой из этих десантов — свыше шести тысяч человек—был высажен 28 апреля 1942 года в районе мыса Пикшуев. Фашисты тогда готовили новое наступление на Мурманск. Активные действия 14-й армии и крупного десанта, появившегося неожиданно для врага, сорвали его замыслы.

Как известно, весной 1942 года по указанию Ставки ВГК наши войска готовились провести ряд наступательных операций, и прежде всего в Крыму. Чтобы втянуть в бой резервы противника на мурманском направлении, было решено также провести небольшую наступательную операцию. Войска 14-й армии, наступая с рубежа реки Западная Лица, должны были прорвать линию обороны

и продвинуться на запад. Северному флоту была поставлена задача высадить десант в тыл противника и тем самым облегчить продвижение частей 14-й армии, когда она прорвет оборону немцев.

Для десанта была выделена 12-я отдельная бригада морской пехоты под командованием полковника В. В. Рассохина и военкома бригадного комиссара И. Н. Кириллова. В состав десанта входил также разведывательный отряд флота. Всего насчитывалось около шести тысяч двухсот человек, вооруженных легким оружием и пушками калибра не более 45 мм.

Командиром высадки был назначен капитан 1 ранга В. И. Платонов. В поддержку десанта выделялись эсминец «Громкий» и сторожевые корабли «Рубин» и «Смерч». Им предстояло подавить береговую артиллерию противника и отвлекать на себя огонь немцев.

Добившись нужной внезапности, десант в ночь на 28 апреля 1942 года высадился в назначенном месте и начал продвижение вперед. К 1 мая 12-я бригада заняла плацдарм шириной пятнадцать километров и продвинулась в глубину на двенадцать — четырнадцать километров, выполнив поставленную ей задачу. Однако действия частей 14-й армии оказались неудачными, и немцы сосредоточили усилия на ликвидации десанта. Ему пришлось перейти к обороне.

14-ю армию в дни тяжелых оборонительных боев поддерживали артиллерия и авиация Северного флота. По фашистам вели огонь эскадренные миноносцы, сторожевые корабли и даже сторожевые катера. Только в 1941 году они выпустили около семи с половиной тысяч снарядов. Активно действовали и береговые батареи. С полуострова Средний и с восточного берега губы Большая Западная Лица они вели прицельную стрельбу по переднему краю противника.

Боевой счет авиации Северного флота открыл 24 июня командир эскадрильи старший лейтенант Б. Ф. Сафонов. Метким залпом реактивных снарядов он уничтожил бомбардировщик «Хейнкель-111».

С именем Бориса Феоктистовича Сафонова связаны многие славные победы летчиков-североморцев в первые, самые трудные месяцы Великой Отечественной войны. Особенно знаменателен день 15 сентября 1941 года.

Для поддержки наступавшей пехоты гитлеровцы выслали большую группу бомбардировщиков. Их прикрывали «мессершмитты», на которые и устремилась сафоновская семерка истребителей. Умелым маневром Сафонову удалось отколоть от строя головной бомбардировщик и поджечь его. Бомбардировщик упал на скалы. Боевой порядок фашистских самолетов был нарушен. Потеряв еще несколько самолетов, немцы начали удирать, беспорядочно сбрасывая бомбы на свои же войска.

Это произошло утром, а во второй половине дня та же семерка сафоновцев перехватила вблизи линии фронта тридцать вражеских бомбардировщиков, которые шли под прикрытием двадцати двух истребителей. Этот бой, в котором семь советских летчиков уничтожили тринадцать фашистских самолетов, заставив остальных спасаться бегством, навсегда вошел в историю советской морской авиации.

16 сентября 1941 года Президиум Верховного Совета СССР присвоил Б. Ф. Сафонову высокое звание Героя Советского Союза, а полк, в котором он служил, был награжден орденом Красного Знамени. К тому времени морской летчик лично сбил шестнадцать вражеских самолетов.

Сафонов дрался с врагом, сочетая отвагу и хладнокровие. Численному превосходству фашистов он противопоставил свою тактику, которую совершенствовал с каждым боем. В одном случае устраивал засаду в облаках, в другом — внезапно наносил удар со стороны солнца, в третьем — искусно использовал для маскировки море и сопки. Справедливо говорили в годы войны о «школе Сафонова». Из нее вышло немало прекрасных летчиков.

Отвага и боевое мастерство быстро выдвинули Сафонова в число лучших авиационных командиров. Вскоре он был назначен командиром 72-го Краснознаменного авиаполка. Полк первым на Северном флоте стал гвардейским. Принимая гвардейское Знамя, командир от имени всего полка дал клятву:

— Перед добытым в боях гвардейским Знаменем клянемся! Слушай нас, великий русский народ, чудесная наша Родина, героическая партия большевиков! Мы, сыны твои, будем драться, громить и истреблять фашистских зверей, не зная страха, усталости, презирая смерть во имя полной победы над фашизмом!

Утром 30 мая 1942 года гвардии подполковник Сафонов со своими боевыми товарищами В. П. Покровским и П. И. Орловым вылетел на прикрытие большого конвоя союзников, который шел в Мурманск и находился в это время в шестидесяти милях от наших берегов.

Над конвоем уже кружили вражеские самолеты. Сорок пять «юнкерсов» ожесточенно бомбили транспорты и корабли охранения. Сафонов сразу ринулся на ближайший бомбардировщик противника и поджег его. Покровский и Орлов атаковали другие фашистские самолеты.

В этом бою Сафонов сбил три «юнкерса», несколько самолетов сбили его товарищи. Выходя из боя, Сафонов передал по радио на командный пункт полка, что поврежден мотор его самолета. Вылетевшая на помощь сражавшимся новая группа летчиков стала запрашивать у Сафонова, не ранен ли он. Каждый из летчиков ради спасения командира готов был отдать жизнь. В ответ они услышали по радио властный голос Сафонова:

— Преследуйте врага, он уходит!

Это был его последний боевой приказ.

Не верилось, что Борис Феоктистович Сафонов погиб. Его ждали день, два, три... Но сколько ни искал специально посланный эсминец «Валериан Куйбышев», ничего в море обнаружить не смог. Видимо, герой был тяжело ранен и погрузился в студеную пучину вместе со своей машиной.

Недолго пришлось Сафонову повоевать, но он совершил около трехсот боевых вылетов, лично сбил двадцать пять вражеских самолетов, четырнадцать уничтожил в групповых боях. 14 июня 1942 года Б. Ф. Сафонов — первый из участников Великой Отечественной войны — посмертно был удостоен второй Золотой Звезды Героя. 2-й гвардейский истребительный Краснознаменный авиаполк, которым командовал Сафонов, стал носить его имя.

У подножия гранитной скалы в Заполярье герою воздвигнут памятник. Далеко видна мужественная фигура замечательного летчика, установленная на высоком пьедестале...

Немногочисленной в начале войны была авиация Северного флота. Но уже к концу 1941 года морские летчики сбили в воздухе и уничтожили на аэродромах сто девятнадцать самолетов. Летчики-североморцы с одинаковой отвагой сражались и над морем и над землей За-

полярья. Морскую авиацию использовали с предельным напряжением для поддержки сухопутных войск. В некоторые дни морским летчикам приходилось делать до ста пятидесяти вылетов. Нанося удары по войскам и аэродромам противника и прикрывая с воздуха свои войска, авиация Северного флота одновременно вела разведку, защищала с воздуха базы, аэродромы и другие военные объекты, охраняла транспорты в море, а также десантные корабли на переходе и в момент высадки десанта, бомбила базы противника, действовала на его морских путях. За 1941—1942 годы североморские летчики совершили около двадцати семи тысяч вылетов, большую часть из них — для поддержки своих сухопутных войск.

В ходе войны авиация флота мужала, росла и качественно и количественно. С течением времени объектами ее действий стали удаленные порты и коммуникации врага. Торпедоносцы, бомбардировщики и штурмовики наносили удары по кораблям и судам фашистов в море. За 1941—1942 годы они потопили десять вражеских транспортных судов. С февраля 1942 года авиация приступила к постановке мин в водах противника.

Выдающийся героизм проявили в тот же период командиры и личный состав кораблей. 13 июля 1941 года три немецких эскадренных миноносца атаковали наш конвой в составе сторожевого корабля «Пассат» и двух кораблей ЭПРОН («РТ-67» и «РТ-32»), находившихся к юго-востоку от Териберки. Сторожевой корабль «Пассат» вступил в неравный бой и, отвлекая на себя огонь, дал одному из охраняемых кораблей возможность уйти. Командир «Пассата» лейтенант В. Л. Окуневич до последней минуты руководил боем и погиб вместе с кораблем [1].

Немного позднее сторожевой корабль «Туман», находясь в дозоре у острова Кильдин, подвергся внезапной атаке трех фашистских эскадренных миноносцев. Экипаж советского корабля, располагая всего двумя 45-миллиметровыми орудиями, героически сражался с врагом. В неравном бою корабль погиб [2]. Командир СКР «Туман» лейтенант Л. А. Шестаков, не имея возможности спасти весь экипаж, остался на корабле и погиб вместе с ним.

[1] Архив ИО ВМФ, ф. 11, д. 35458, лл. 112—113.

[2] Архив ИО ВМФ, ф. 11, д. 17814, кн. 1, л. 350.

8 апреля 1943 года Краснознаменная подводная лодка «Щ-421» подорвалась на мине. В результате корабль лишился хода и возможности погружаться. 9 апреля на помощь пришла подводная лодка «К-22», которая сняла с подорвавшегося корабля весь экипаж. Предпоследним с подводной лодки «Щ-421» сошел комдив капитан 1 ранга И. А. Колышкин. Последним покинул лодку командир корабля Ф. А. Видяев [1]. Таковы традиции в Военно-Морском Флоте.

В 1942 году война в Заполярье стала позиционной. Однако оборону главной базы флота и Кольского залива Ставка Верховного Главнокомандования возложила на Северный флот.

В конце июля был создан Северный оборонительный район. Командующего районом генерал-лейтенанта береговой службы С. И. Кабанова сразу подчинили командующему флотом. Сделали это по предложению Наркомата ВМФ, которое не встретило возражений ни со стороны Генерального штаба, ни со стороны Верховного Главнокомандующего. Спорный прежде вопрос — кому подчинять командование обороной военно-морских баз с суши и приморских участков — прояснился сам собой в ходе войны. Ставка учла опыт Одессы, Севастополя, Ханко. Последующие события подтвердили правильность организации Северного оборонительного района и назначения Сергея Ивановича Кабанова. Он прекрасно справился с задачей. Создание Северного оборонительного района благоприятно сказалось на организации взаимодействия флота с войсками 14-й армии.

В условиях бездорожья Северной Норвегии боеспособность немецких войск в Заполярье полностью зависела от морских перевозок. Для фашистской Германии морские пути на Севере были важны еще и потому, что по ним вывозилось ценное стратегическое сырье: никелевая руда из Петсамо, молибден, целлюлоза и железная руда из Киркенеса. Северный флот не только защищал свои морские коммуникации, но и стремился помешать врагу пользоваться путями вдоль берегов Норвегии. Уже с конца июля

---

[1] См. И. А. Колышкин. В глубинах полярных морей. М., Воениздат, 1964, стр. 142.

1941 года противнику пришлось ввести конвоирование своих судов. Возле баз, портов и на подходах к фиордам гитлеровцы выставляли корабельные дозоры, держали начеку всю свою систему противолодочной обороны.

Подводные лодки, сведенные в бригаду, которой командовал капитан 1 ранга Н. И. Виноградов, были в годы войны главной ударной силой Северного флота. Четыре дивизиона бригады возглавляли прославленные подводники капитаны 2 ранга М. И. Гаджиев и И. А. Колышкин, капитаны 3 ранга Н. И. Морозов и М. Ф. Хомяков. В строю постоянно находилось около двадцати подводных лодок: переведенные с Балтики и получаемые от судостроителей лодки с трудом возмещали потери. К концу 1942 года число подводных лодок на Севере у нас и у противника было примерно равным.

Командование флота стремилось охватить действиями подводных лодок возможно большую часть пути вражеских конвоев вдоль северного побережья Норвегии. Это вынуждало противника распылять противолодочные силы. А наши подводные лодки начали сами искать противника в глубине фиордов и в бухтах. Так, уже на второй день войны подводная лодка «Щ-401» под командованием старшего лейтенанта А. Е. Моисеева (на ее борту был и командир дивизиона И. А. Колышкин) вошла на рейд Варде и торпедировала транспорт, стоявший у пирса. Другая лодка — «Щ-402», которой командовал старший лейтенант Н. Г. Столбов, 14 июля 1941 года проникла на рейд Хоннингсвог и атаковала стоявший на якоре транспорт. Таким образом, североморцы в самом начале войны перешли от позиционного метода использования подводных лодок к позиционно-маневренному крейсерству в ограниченных районах. Подводные лодки Северного флота в 1941—1942 годах потопили семьдесят семь транспортных судов и двадцать семь военных кораблей, т. е. свыше шестидесяти процентов тоннажа, потерянного противником на Северном морском театре за это время.

Западный историк Ю. Майстер, пытаясь преуменьшить эти потери, утверждает, что потоплено было только двадцать девять немецких судов и повреждено три. Достаточно воспользоваться фактическими данными о действиях подводников Старикова и Лунина, каждый из которых потопил соответственно четырнадцать и тринадцать транс-

портов, чтобы опровергнуть тенденциозно подобранные данные Ю. Майстера.

Боевые успехи подводников-североморцев были заслуженно отмечены партией и правительством. В апреле 1942 года подводным лодкам «Д-3», «К-22», «М-171», «М-174» первым в Военно-Морском Флоте СССР было присвоено звание гвардейских. Североморцы И. А. Колышкин, Н. А. Лунин, В. Г. Стариков, И. И. Фисанович первыми из советских подводников получили высокое звание Героя Советского Союза.

Чуть забегая вперед, хочу сказать несколько слов о судьбе И. И. Фисановича. В 1944 году на Северный флот — в счет трофейного итальянского флота — союзники передали линкор, крейсер, восемь миноносцев и четыре подлодки. Наши команды были направлены в Англию. Им предстояло принять трофейные корабли, быстро освоить их технику и привести в Мурманск. И. И. Фисановича назначили командовать одной из подводных лодок. На пути в Мурманск, неподалеку от мыса Нордкап, эта лодка погибла. Все наши попытки выяснить причину разыгравшейся трагедии оказались безуспешными...

Немецкое командование, первоначально недооценивавшее силы Северного флота, с декабря 1941 года было вынуждено срочно начать постановку минных заграждений, чтобы защитить со стороны моря свои коммуникации и преградить путь нашим подводным лодкам в глубоководные фиорды. По трассе движения конвоев противник оборудовал на берегу сигнально-наблюдательные посты и установил батареи. В состав охранения конвоев немецкое командование включило миноносцы и авиацию.

В 1941 году Северный флот не потерял ни одной лодки на вражеских коммуникациях, но в 1942 году, когда немцы усилили противолодочную защиту, погибло девять наших подводных лодок [1].

Подводники Северного флота, атакуя транспорты и боевые корабли гитлеровцев, применяли не только торпедное и артиллерийское оружие, но и мины. Первую минную постановку на Севере произвела подводная лодка «К-2» под командованием капитана 3 ранга В. П. Уткина в сентябре 1941 года. На минах, поставленных нашими

[1] Архив ИО ВМФ, инв. 766, лл. 371—372.

лодками, фашисты потеряли девять транспортов, эскадренный миноносец и несколько других кораблей[1].

Наряду с подводными лодками и авиацией на морских путях противника действовали наши надводные корабли, в основном эсминцы и торпедные катера.

По вражеским кораблям и судам, шедшим в Линахамари и Петсамо, по батареям, оборонявшим эти порты, успешно вела огонь с полуострова Средний наша береговая артиллерия.

Действия североморцев срывали планомерное снабжение немецко-фашистских войск в Заполярье, отвлекали значительные силы, которые фашисты уже не могли использовать на других направлениях. Успешные боевые действия североморцев были одной из главных причин провала вражеского наступления в Заполярье. «Правофланговый» огромного фронта сражался стойко.

Вспоминая борьбу с врагом на крайнем Севере, где моряки вместе с частями 14-й армии дрались за устойчивость фланга наших войск, невольно хочется провести аналогию с действиями Черноморского флота. Несравнимая по масштабам борьба на севере и на юге все же имеет много общего. Там и тут гитлеровцы стремились продвинуться своими флангами в глубь нашей территории и, используя советские порты, оказать помощь своим войскам на главных направлениях. Там и тут фашисты были остановлены, планы их сорваны, и в сражениях на флангах были задействованы их крупные силы.

Северные воды, по которым шли конвои, играли в тот период огромную роль. На Черном море мы имели крупный флот, а немецкое командование было лишено возможности послать туда крупные корабли. Противнику не оставалось ничего иного, как атаковать наши военно-морские базы с суши. В Баренцевом море обстановка сложилась иначе. Мы имели относительно слабый по составу Северный флот. Немцы же легко могли перебросить туда свои соединения флота в дни решительной борьбы за Мурманск. Однако этого не случилось, и 14-й армии с помощью Северного флота удалось остановить противника.

---

[1] Архив ИО ВМФ, инв. 766, лл. 364—366.

НА СЕВЕРНЫХ МОРСКИХ ДОРОГАХ

В мемуарной, военно-исторической и всякой иной англо-американской литературе нет недостатка в различного рода домыслах и измышлениях, когда речь идет о союзных конвоях. Поэтому я считаю своим долгом особо остановиться на этом вопросе.

Первые внешние конвои начали приходить после того, как на Московской конференции трех держав — СССР, Англии и США 29 сентября — 1 октября 1941 года было подписано соглашение о взаимных поставках.

Сложной проблемой был тогда выбор путей для перевозки грузов. Самые короткие пути — по Балтийскому и Черному морям — были блокированы противником. Пришлось использовать менее удобные пути — северный, тихоокеанский и иранский.

Тихоокеанские коммуникации, по которым шло около половины грузов, предназначенных для СССР, проходили от портов западного побережья США до Владивостока, Николаевска-на-Амуре и Петропавловска-Камчатского. Переход судов занимал в среднем восемнадцать — двадцать суток. К этому следует добавить время, требовавшееся для перевозки грузов по железной дороге на американской и советской территории. Когда началась война между Японией и США, морские перевозки могли осуществлять только советские транспорты. Несмотря на строгое соблюдение Советским Союзом нейтралитета, японцы всячески препятствовали судоходству на Тихом океане, а порой даже топили наши суда.

Еще более долгим и трудным был путь через Персидский залив в Иран Переход конвоя от Нью-Йорка до берегов Ирана вокруг мыса Доброй Надежды занимал до семидесяти пяти дней. Ограниченные возможности иранских портов и сухопутных дорог удлиняли сроки доставки грузов. Только после капитуляции Италии и восстановления свободного судоходства по Средиземному морю в 1943 году этот путь значительно сократился.

Путь из Англии и США через Северную Атлантику и Баренцево море в Мурманск и Архангельск был наиболее коротким. 1800—2000 миль конвои проходили за десять — четырнадцать суток. К тому же порты на Севере были ближе других к фронту и промышленным районам, куда

направлялись прибывшие грузы. Незамерзающий Мурманский порт круглый год мог принимать суда.

Этот путь проходил в зоне активных действий немецких морских и воздушных сил. С баз в Северной Норвегии они могли вести разведку и нападать на конвои. Большая протяженность маршрута, а в летнее время долгий полярный день помогали врагу.

Когда в октябре 1941 года я прилетел в Москву из Куйбышева, меня вызвали в Кремль, к И. В. Сталину.

Это посещение кабинета Сталина почему-то особенно хорошо сохранилось в памяти. Тревожные дни, которые переживала столица, наложили свой отпечаток и на обстановку в Кремле, но в облике самого И. В. Сталина ничто не изменилось. Одетый по-прежнему в серый френч с отложным воротником, он ходил вдоль длинного стола, временами ломая папиросы «Герцеговина флор» и набивая их табаком трубку.

— Вам нужно спешно отправиться на Северный флот, — начал Сталин и пояснил, что он не уверен, все ли там подготовлено для встречи конвоев союзников.

На следующий день я выехал в Архангельск. Туда уже шли первые транспорты с грузами из США и Англии. С командующим флотом А. Г. Головко мы уточнили, какие выделить силы в помощь английским кораблям сопровождения, определили и порядок взаимодействия с англичанами.

Обеспечить охрану конвоев Северному флоту было нелегко. Но в октябре 1941 года основные морские силы немцев находились еще на Западе. В темные осенние ночи конвои шли без особых помех и быстро разгружались в Архангельске или Мурманске.

В первых числах ноября на Северной Двине появился первый лед — предвестник суровой полярной зимы. В те дни мы обсуждали, как долго смогут транспорты проходить до Бакарицы, что немного выше Архангельска, или до Северодвинска, когда и в какое время до начала ледостава можно использовать аванпорт Экономию. Мне вспомнились далекие годы первой мировой войны. Тогда, в летние месяцы, иностранные суда теснились на Двине, ожидая разгрузки. Зимой они добирались только до устья реки. Там, на Экономии, грузы перегружали в вагоны и доставляли на станцию Бакарица. Для этого через реку по льду проложили времянку и вагоны вручную перека-

тывали с одного берега на другой. Мы, подростки, с интересом смотрели, как весной по слабеющему посиневшему льду катились, покачиваясь, вагоны. Казалось, они в любую минуту готовы были свалиться в воду.

Когда вскоре после нападения фашистской Германии на СССР встал вопрос об открытии второго фронта, Сталин в послании Черчиллю 18 июля писал, что «положение Советского Союза, равно как и Великобритании, было бы значительно улучшено, если бы был создан фронт против Гитлера на Западе (Северная Франция) и на Севере... Легче создать фронт на Севере. Здесь потребуются только действия английских морских и воздушных сил без высадки войскового десанта, без высадки артиллерии»[1]. Речь шла, собственно говоря, о высадке в Северной Норвегии лишь небольших сил англичан (одной легкой дивизии) или, скорее, норвежских добровольцев «для повстанческих действий против немцев». Это можно было только условно с большой натяжкой назвать вторым фронтом. Однако Черчилль отклонил даже такой вариант «второго фронта», сославшись на трудности и недостаток сил.

Как известно, после первых предложений об открытии второго фронта или хотя бы кратковременной реальной помощи на Севере, где это было, бесспорно, возможно, вопрос этот не сходил с повестки дня вплоть до июня 1944 года, когда войска союзников начали высадку в Нормандии.

Британское правительство всячески доказывало, что произвести высадку десанта прямо во Франции невозможно и непосильно. 13 сентября 1941 года Сталин предложил, чтобы Англия высадила 25—30 дивизий в Архангельске или перевезла их через Иран в южные районы СССР. Однако Черчилль не захотел посылать в бой свои войска и предложил в качестве помощи заменить наши части в Иране или послать английские войска на Кавказ «для охраны нефтяных районов»?! Суть этого неслыханного предложения сразу прояснила истинные причины, по которым Англия всячески тянула с открытием второго

---

[1] Переписка Председателя Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-Министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941—1945 гг., т. I, стр. 11.

фронта не только в 1941—1942 годах, но и в течение всего 1943 года.

Наиболее острая полемика разгорелась в 1942 году. Обмен мнениями на сей счет состоялся в августе 1942 года, в период пребывания У. Черчилля в Москве. Несмотря на положительное предрешение этого вопроса, еще в июне 1942 года, когда В. М. Молотов летал в Лондон, в Москве английский премьер-министр заявил о невозможности такой операции в ближайшем будущем. Между тем необходимость открытия второго фронта, пожалуй, никогда не чувствовалась так остро, как именно в то незабываемо трудное лето 1942 года.

Союзники уклонились от организации второго фронта в 1942 году, когда этого не только настоятельно требовала обстановка, но сам вопрос был уже фактически согласован. Этот факт остается неоспоримым.

Мне хочется коротко высказать свое мнение относительно того, была ли реальной высадка десанта во Франции в 1942 году.

Теперь уже известно, что решающую роль в затяжке с открытием второго фронта сыграли чисто политические соображения. Формула «не вмешиваться в борьбу немцев и русских пока нет крайней необходимости» сработала безотказно. Мне, как военному моряку, хочется коснуться только военной стороны этого дела.

В 1942 году бо́льшая часть немецких войск была задействована на Восточном фронте. Гитлеровцы несли большие потери, и немецкое командование не имело возможности держать достаточное число дивизий во Франции. Этот факт, являвшийся основой для решения вопроса о втором фронте в 1942 году, был хорошо известен Черчиллю и Рузвельту.

Опасность высадки союзных войск во Франции сознавали и фашистские генералы. Когда в марте 1942 года англичане совершили рейд в Сен-Назер, Гитлер немедленно созвал совещание. Все немецкие генералы единодушно указали на необходимость усилить побережье войсками. Учитывая недостаток сухопутных войск, гитлеровское командование решило компенсировать его за счет авиации, флота и строительства мощных береговых укреплений.

Нечто подобное произошло и после высадки десанта в Дьепп в августе 1942 года. В то время немцы еще боль-

ше опасались возможности высадки, а англичане, высаживая в Дьепп канадскую дивизию, вовсе не думали о скором открытии второго фронта. Это была скорее политическая и дипломатическая акция, чем военная операция с далеко идущими целями.

Эти факты подтверждают, что в 1942 году, когда наше правительство настаивало на открытии второго фронта, для этого имелись реальные возможности и с военной, и с морской точек зрения. Однако союзники предпочли приложить свои усилия в Африке, оставив Советский Союз один на один в борьбе с фашизмом.

Сейчас появилось достаточно документов и мемуаров, где с полной откровенностью рассказывается об истинных побуждениях руководителей Англии и США не спешить с открытием второго фронта, пока не определится решительный перелом в ту или иную сторону. Опасность и степень угрозы непосредственно для Британских островов, а значит, и для США, являлись для руководителей США и Англии главным критерием необходимости открытия второго фронта, связанного с риском и потерями. Их высказывания в то время теперь хорошо известны всему миру.

К тому же, когда на Западе думали о втором фронте, обязательно принимали в расчет и положение на Дальнем Востоке. США тайно надеялись, что Япония выступит наконец против Советского Союза. Случись это, Америке удалось бы отвести удар от своих владений на Тихом океане в нашу сторону.

Открытие второго фронта было связано прежде всего с перевозкой войск морем, и успех или неудачи на этом самом первом этапе предопределяли развитие всей операции в дальнейшем.

В 1942 году мы не занимались подробными расчетами и анализом возможности проведения десантной операции. Нам в то время не были известны многие данные, но Главный морской штаб, разумеется, хорошо знал состав флотов союзников и Германии, приблизительное соотношение в самолетах и сухопутных частях и поэтому мог делать свои предположения на случай доклада в Ставке. Помнится, мы, моряки, считали слабым местом у союзников их сухопутные части, но признавали вполне возможной высадку десанта во Франции с точки зрения его перехода

морем и наличия необходимых транспортных и десантных средств.

Среди различных причин, в силу которых правительство Англии не торопилось с открытием второго фронта, не последнюю роль играло мнение некоторых влиятельных английских военных, которые считали, что «Россия вскоре потерпит поражение». Недаром же главной задачей английской военной миссии во главе с Макфарланом, прибывшей в Москву через неделю после начала войны, было отнюдь не решение вопроса о срочной помощи союзнику. Влиятельные английские круги интересовало совсем другое: выяснить положение на советско-германском фронте, прозондировать, сколько продержатся русские.

Однако мы резонно считали, что Англия, располагавшая сильным флотом, сможет оказать давление на фашистскую Германию на Севере. Возможным районом для такого воздействия на немецкие войска мог стать Варангер-фиорд, через который шли морские пути в Киркенес и Петсамо. Именно этот район наш Главный морской штаб считал наиболее уязвимым.

Помнится, после обмена посланиями глав правительств СССР и Великобритании я попытался выяснить у контр-адмирала Майлса, что практически намерено делать в этом направлении британское адмиралтейство. Из его осторожных высказываний я понял, что серьезных действий со стороны английского флота ждать нельзя. Реальная помощь пока ограничивалась посылкой в Архангельск нескольких тральщиков. Вооруженные магнитными тралами, они должны были помочь обеспечить движение конвоев. Кроме того, английская авиация 30 июля со своих авианосцев нанесла удар по Киркенесу и Петсамо, а в начале августа в Кольский залив прибыли две подводные лодки — «Тайгрис» и «Трайдент». Прямо скажем, довольно ограниченную помощь оказал флот «владычицы морей» своему боевому союзнику!

Успешнее проходили переговоры о конвоях с военными материалами. В конце декабря 1941 года ко мне заехал посол Советского Союза в Англии И. М. Майский. Это было наше первое знакомство.

Он прибыл на крейсере «Кент» вместе с министром иностранных дел Великобритании Антони Иденом. Не без риска быть потопленными подводными лодками противника добрались они морем до Мурманска, а оттуда по-

ездом до Москвы. И. М. Майский и А. Иден успели съездить на фронт в район Можайска. Было это сразу же после первых серьезных успехов контрнаступления советских войск под Москвой. Осматривая трофеи, английский министр мог лично убедиться, сколь призрачен миф о непобедимости немецкой армии.

Иван Михайлович интересно и красочно (а он умел это делать) рассказал мне о своем путешествии в каюте «Кента». Стук машин и грохот волн не давали ему покоя. Не давали покоя, очевидно, и мысли о немецких подводных лодках. История знает печальные случаи. Во время первой мировой войны военный министр Англии лорд Китченер тоже отправился в Россию на крейсере «Гемпшир» и погиб вместе со всем экипажем корабля. Оставалось только гадать о причинах гибели: подводная лодка это или мина. Лишь позднее было установлено, что «Гемпшир» был потоплен немецкой подлодкой.

С прибытием Идена советская сторона вновь подняла вопрос об открытии второго фронта. Руководители нашего правительства доказывали британскому министру, что после вступления США в войну союзники имеют реальную возможность открыть второй фронт. Однако Иден, выполняя наказ Черчилля, твердил одно: Англия и США не готовы к такой акции, у них еще нет для этого сил.

На том же крейсере «Кент» вместе с Иденом из Мурманска в Англию отправилась наша профсоюзная делегация во главе с Н. М. Шверником. В составе делегации была и известная общественная деятельница К. И. Николаева.

Значительно позже Майский рассказал мне о неожиданных трудностях, с которыми ему пришлось столкнуться на этом крейсере. Трудности эти были связаны с предрассудками, которые и поныне живучи среди английских моряков. Так, английский командир не выведет свой корабль в море в понедельник, если в этом не будет крайней необходимости. Командир «Кента» не хотел брать на корабль нашу делегацию, во-первых, потому, что в ней было тринадцать человек, а во-вторых, из-за того, что в ее составе была женщина. Цифра «тринадцать» у англичан издавна считается роковой, и не только в море, но и на суше. В Англии не любят домов с тринадцатым номером.

А если на боевом корабле появляется женщина, ее считают предвестником несчастья.

Опытный и находчивый дипломат, Майский быстро вышел из положения. Он попросил включить его в состав делегации, и пассажиров стало четырнадцать. А о Николаевой сказал, что она борется за общие интересы Советского Союза и Англии, поэтому для нее должно быть сделано исключение. На том и порешили.

На обратном пути из Англии в СССР нашу делегацию взяли на борт крейсера «Адвенчер» с не меньшим трудом: к тринадцати ее членам пришлось срочно присоединить одного журналиста.

И все же крейсер не миновал беды: он столкнулся в море с танкером и, получив повреждение, вынужден был вернуться в свою базу. Англичане, конечно, не замедлили объяснить случившееся тем, что на корабле была женщина. Так Клавдия Ивановна Николаева стала «виновницей» ущерба, понесенного британским флотом.

Позволю себе небольшое отступление. На протяжении всей войны обеспечение внешних перевозок было делом не только военных моряков и моряков торгового флота, но и дипломатов.

Где-то в середине мая 1942 года, позвонив предварительно по телефону, ко мне заехал К. А. Уманский. Он тогда работал в НКИД, и его интересовали вопросы наших взаимоотношений с США, касавшиеся морских перевозок и поставок военных грузов Советскому Союзу. Военно-морским атташе в США к началу войны был капитан 1 ранга И. А. Егорычев. Но по мере развития деловых отношений, связанных с поставками по ленд-лизу, многие вопросы приходилось решать с работниками НКИД.

Константина Александровича Уманского я знал и до этого. Помнится, приехав в Москву, он, являясь советским послом в США, был заинтересован в решении с Наркоматом Военно-Морского Флота щекотливого вопроса о беспрепятственном проходе американских торговых судов в Хельсинки во время войны с Финляндией в 1939—1940 годах. Мы несколько раз встречались с ним и вели телефонные разговоры. Примерно в то же время (кажется, в январе 1940 г.) по указанию В. М. Молотова я принимал американского посла Штейнгарта в сопровождении К. А. Уманского. Мне, как Наркому ВМФ, правительство поручило обеспечить безопасность плавания американских

транспортов в Финском заливе, что и было осуществлено.

Константин Александрович Уманский был талантливым дипломатом, немало сделавшим для нашей победы.

В июне 1943 года К. А. Уманского назначили послом в Мексику. Перед отъездом он зашел ко мне. Мы обменялись последней информацией и договорились в случае необходимости оказывать содействие друг другу. Тепло расстались. Я по-испански попрощался с ним, ведь он ехал в «старую Испанию». Чуть ли не на следующий день в семье Уманских произошла трагедия: погибла единственная дочь Таня. Константина Александровича я больше не встречал, и только в кругу общих знакомых мы не раз говорили о несчастье, постигшем эту прекрасную семью. В январе 1945 года пришла весть о гибели самого К. А. Уманского в авиационной катастрофе в Мехико. Назначенный по совместительству послом в Коста-Рику, он летел туда для вручения верительных грамот. Вместе с Константином Александровичем погибла и его жена. Так за короткое время при трагических обстоятельствах погибла вся семья Уманских. В знак доброй памяти об К. А. Уманском я и написал эти строки...

Из американских дипломатов, с которыми приходилось согласовывать вопросы перевозок, мне запомнился адмирал Вильям Стэндли, прибывший в Москву в апреле 1942 года.

Адмирал Стэндли, по его словам, хотел встретиться со мной как моряк с моряком, но главным поводом для встречи были вопросы, связанные с увеличением морских перевозок между США и Советским Союзом. Необходимость согласования этих вопросов и привела посла США в мой кабинет. Это был человек среднего роста, с совсем седой шевелюрой. Обветренное красное лицо и военная выправка сразу выдавали в нем военного.

Посла сопровождал переводчик, а моим переводчиком был один из работников отдела внешних сношений. Выразив удовлетворение тем, что оба мы моряки, я из вежливости спросил Стэндли, бывал ли он раньше в Советском Союзе. Стэндли оживился и начал рассказывать, как в молодости служил на одном из крейсеров американских военно-морских сил, который в составе соединения посетил Владивосток в 1896 году, когда в России происходила коронация Николая II.

Желая перейти к деловой части разговора, я спросил, чем могу быть полезен.

Как выяснилось, Стэндли собирался посетить Архангельск, куда направлялись конвои, и просил меня оказать содействие американским представителям. Поскольку к этому времени английский адмирал Дж. Майлс уже имел своих представителей в Архангельске и Мурманске, для меня не составляло труда посодействовать Стэндли.

В те дни США вели войну на Тихом океане. Разгром американского линейного флота в Пирл-Харборе 7 декабря 1941 года, а затем быстрое продвижение японцев в южные моря и захват ими Филиппин, Индонезии, Сингапура вызвали смятение в Вашингтоне, особенно в военно-морских кругах США. Япония захватила богатые сырьем районы и готовилась устремиться на восток, создавая угрозу для самой Америки. Это было небезразлично и для нас: война превратилась в мировую, а США стали нашим союзником.

— Как будут, по-вашему, господин адмирал, развиваться события на Тихом океане? — спросил я Стэндли, оговорившись, что задаю этот вопрос только как моряк моряку.

— Основные силы американского флота еще не пришли в соприкосновение с японским флотом, — сказал Стэндли и тут же заявил, что полон уверенности в окончательной победе Соединенных Штатов и их союзников.

Отметив успехи американских подводных лодок, адмирал откровенно признал и неудачи своих соотечественников. В ходе атак, по его словам, было немало случаев отказа торпед и их ударных приспособлений. Многие торпеды не взрывались, попав в японские корабли. Подобное явление было знакомо мне по довоенным опытам, проводившимся в нашем флоте. К счастью, мы успели устранить этот недостаток к началу войны.

Стэндли недолго был послом в СССР. По каким-то соображениям его довольно быстро отозвали на родину, и мы больше не встречались. Правда, о Стэндли неожиданно напомнил мне на Ялтинской конференции главнокомандующий ВМС США Э. Кинг. Крепко засели в моей памяти его слова, сказанные об адмирале Стэндли: «Из военных редко получаются хорошие послы».

Но вернемся на Север...

Пунктами, где в 1941—1943 годах формировались конвои, являлись порты Лох-Ю и Скапа-Флоу в Англии и Рейкьявик в Исландии.

Вначале в конвоях было всего по шесть — десять транспортов. С марта 1942 года их стало больше — до двадцати пяти, а в некоторых до тридцати — сорока.

Маршрут конвоев проходил из Англии или Исландии через острова Ян-Майен и Медвежий — в Мурманск и Архангельск.

Оборона транспортов от подводных лодок была круговой. В состав конвоев включались эскадренные миноносцы, корветы, фрегаты, тральщики и охотники за подводными лодками. У каждого корабля было определенное место в общем походном ордере (порядке) конвоя. Но, обнаружив вражеские подводные лодки, корабли охранения покидали строй и начинали преследование, нередко отрываясь далеко от конвоя.

От нападения надводных кораблей противника конвои защищали силы прикрытия. Их иногда делили на два отряда: крейсерский (ближнее прикрытие) и отряд дальнего, оперативного прикрытия, в котором были крейсера, линейные корабли, а порой и авианосцы. Отряд оперативного прикрытия чаще всего шел параллельно конвою, ближе к норвежскому побережью, или располагался на дальних подходах к вражеским базам, готовый встретить крупные корабли противника.

Осенью 1941 года была установлена разграничительная линия между зонами действий английского и нашего флотов по обеспечению перехода конвоев. Сначала она проходила по меридиану 18°, а затем — по меридиану 20°.

Британская военно-морская миссия в СССР имела свои отделения в Полярном и Архангельске. Конкретные вопросы, касавшиеся конвоев, решали командование Северного флота и представители этой миссии на месте.

В Полярном и Архангельске английская миссия имела радиостанции для связи со своим адмиралтейством, базой в Исландии, кораблями и конвоями в море. Перед выходом конвоя из Англии миссия сообщала командованию Северного флота состав конвоя, дату и время выхода, маршрут движения и другие сведения. В свою очередь, наше командование информировало миссию о мерах, принятых для обеспечения охраны и встречи конвоя.

Придавая особое значение союзным поставкам, Ставка

Верховного Главнокомандования постоянно заботилась о надежной защите конвоев. Но не всегда все проходило гладко.

Пока стояла полярная ночь первой военной зимы, конвои не несли значительных потерь. Но вот наступила весна. Дни становились длиннее. Да и фашистское командование, оценив значение внешних коммуникаций Советского Союза, стало посылать на них крупные силы флота и авиации. Потери транспортов, шедших к нам, возросли, хотя и не превышали десяти процентов всех судов, входивших в состав конвоев.

Под давлением адмиралтейства, опасаясь дальнейших потерь, Черчилль пытался прекратить отправку конвоев до наступления полярной ночи. Эти попытки, естественно, вызвали серьезные возражения с советской стороны. Мне не раз приходилось говорить об этом в Ставке и на основании полученных указаний готовить проекты телеграмм нашему представителю в Англии или непосредственно Черчиллю. Они обычно содержали настоятельные просьбы продолжать отправку грузов северным путем. И все же каждый год с наступлением полярного дня британское адмиралтейство почти прекращало отправку конвоев в СССР.

Нет слов, потери транспортов летом, когда на Севере круглые сутки светло, значительно возрастали. Но в большой степени это зависело не только от времени года, но и от английских адмиралов, которые командовали силами, охранявшими конвои. Здесь уместно рассказать о трагической судьбе конвоя «PQ-17», состоявшего из тридцати четырех транспортов. Конвой вышел из Исландии 27 июня 1942 года. От подводных лодок и авиации его охраняли шесть эсминцев, два корабля ПВО, четыре корвета, две подводные лодки и семь тральщиков; от надводных кораблей прикрывали два английских и два американских крейсера и три эсминца под командованием адмирала Гамильтона, которому подчинялись и корабли непосредственного охранения. Наши подводные лодки находились на вероятном пути немецкого линкора «Тирпиц», который, как это бывало прежде, мог выйти вместе с другими кораблями для удара по конвою. Советские эсминцы готовились встретить конвой на подходе к Мурманску.

Английское адмиралтейство дополнительно сосредоточило западнее конвоя для его прикрытия линкор «Дьюк

ов Йорк» и американский линкор «Вашингтон», авианосец «Викториес», два крейсера и четырнадцать эсминцев [1]. При таком преимуществе в силах можно было не особенно опасаться линкора, если бы тот появился. Однако начальник английского морского штаба адмирал Дадли Паунд, узнав что «Тирпиц» вышел в море, приказал всем силам прикрытия отойти на запад.

Адмирал Гамильтон, получив этот странный приказ, «перевыполнил» его. Он распорядился отойти и тем боевым кораблям, которые непосредственно охраняли конвой. Транспорты остались совершенно беззащитными. Скорость у них была мизерная: восемь — десять узлов. Лучшей добычи для немецких подводных лодок и авиации быть не могло. Они и воспользовались этим.

Капитаны транспортов позднее рассказывали, в каком плачевном состоянии оказались их нагруженные до предела суда, имевшие малый ход. Подводные лодки противника без помехи могли атаковать их, а поврежденные расстреливать, как на полигоне, из пушек, не тратя дорогих торпед.

Из тридцати четырех транспортных и двух спасательных судов конвоя погибли двадцать четыре. Командование Северного флота приняло энергичные меры для поиска и спасения уцелевших транспортов, выслав для этого корабли и самолеты. Обнаруженные в самых различных пунктах, вплоть до Новой Земли, уцелевшие транспорты под охраной наших кораблей пришли в Архангельск.

Фашистские корабли, посланные на перехват конвоя, 5 июля обнаружила подводная лодка «К-21» под командованием Героя Советского Союза капитана 2 ранга Н. А. Лунина. Лунин вышел в атаку, выпустив по «Тирпицу» четыре торпеды. Гитлеровское командование, обеспокоенное тем, что соединение их кораблей обнаружено английскими самолетами и подлодкой, через несколько часов приказало своим кораблям повернуть на обратный курс.

Таким образом, хотя противники и были на довольно близком друг от друга расстоянии, решительное сражение не состоялось.

---

[1] Этим крупным соединением командовал адмирал Тови.— *Прим. авт.*

Участь конвоя «PQ-17» широко обсуждалась в зарубежной печати. Английские авторы всячески пытались оправдать действия британского адмиралтейства. Но вот в 1968 году вышел объемный труд Д. Ирвинга «Разгром конвоя «PQ-17». Автор со знанием дела описывает события.

Несмотря на некоторую субъективность оценок, эта книга отличается тем, что использует многие архивные документы, рассекреченные лишь в последнее время.

Ирвинг приводит любопытную деталь: адмирал Гамильтон, инструктируя командиров соединений и кораблей, меньше всего говорил о необходимости надежного прикрытия конвоя от вражеских подводных лодок и авиации. Главное внимание он уделял другому: заманиванию «Тирпица», чтобы нанести ему удар. Поэтому основные силы прикрытия и поддержки конвоя решено было держать на значительном расстоянии от транспортов. Конвой, таким образом, рассматривался лишь как приманка для фашистских крупных кораблей. В случае обнаружения немецкой эскадры англичане должны были бросить на нее авианосную авиацию. Но тут же адмирал Гамильтон предупредил: будем вступать в бой, лишь убедившись в превосходстве своих сил над противником. Морской лорд Паунд к идее «заманивания» противника отнесся отрицательно: он опасался понести потери крупных кораблей. Эти опасения и побудили лорда адмиралтейства вообще запретить линкорам поддержки заходить восточнее острова Медвежий, а крейсерским силам Гамильтона разрешалось следовать в этот район только в случае, если будет исключена встреча с крупными кораблями противника.

Об участи конвоя адмиралтейство заботилось мало: предписывалось «продолжать движение транспортов на восток даже в том случае, если конвой будет нести потери».

На основании немецких документов Ирвинг показывает, что происходило в те дни на фашистской эскадре.

Гитлер соглашался послать крупные корабли на перехват конвоя лишь при условии, если поблизости не будет авианосцев англичан. 3 июля гитлеровцы еще не знали состава английских сил. Потом разведка донесла, что обнаружен авианосец с двумя линкорами, но вскоре они были потеряны из виду. Для гитлеровцев оставалось неясным, куда пойдет соединение адмирала Тови. Фашистское

командование колебалось. Это сказалось на действиях немецких моряков. В спешке и неразберихе при движении внутренними фарватерами «карманный» линкор «Лютцов» и три эсминца наскочили на скалы и вышли из строя. Только к 10 часам утра 4 июля немецкий флот сосредоточился в Альтен-фиорде. Но разрешения Гитлера на операцию все еще не было, продолжались нервные переговоры между «Тирпицем», Тронхеймом, Килем и Берлином. Наконец, эскадра вышла в море. Но тут снова разведка сообщила об английских линкорах (за один из них был принят крейсер «Лондон» с фальшивой второй трубой). Это еще более насторожило гитлеровских адмиралов. Узнав, что в море находятся крупные силы англичан и что немецкие корабли обнаружены неприятелем, «Тирпиц» со всей эскадрой поспешно повернул в базу.

Не меньшая нервозность царила и на английском флоте. Ирвинг пишет, что «Тирпиц» и другие немецкие крупные корабли еще стояли на якорях в Альтен-фиорде, когда на английскую эскадру из Уайтхолла поступила радиограмма: «Секретно. Весьма срочно. Крейсерам на полной скорости отойти на запад». Это было 4 июля в 21 час 11 минут. И тотчас была получена вторая депеша: «Секретно. Срочно. Ввиду угрозы надводных кораблей конвою рассеяться и следовать в русские порты».

Ирвинг сообщает, что адмирал Паунд принимал решение, «откинувшись на спинку кожаного кресла и закрыв глаза». Офицеры морского штаба пытались напомнить лорду адмиралтейства, что немецкие корабли еще стоят на якоре. Паунд ответил: «Мы решили рассредоточить конвой, и это решение остается в силе».

Вот так еще до выхода «Тирпица» в море была решена судьба конвоя с грузами стоимостью свыше 700 миллионов долларов, с грузами, которые так нужны были советским войскам, напрягавшим все силы в борьбе с врагом на огромном фронте.

Восточнее 25-го меридиана конвой был брошен на произвол судьбы и стал объектом охоты немецких подводных лодок и авиации. Вечером 4 июля фашистские торпедоносцы совершили первую атаку. Три транспорта получили сильные повреждения и начали тонуть.

Конвой двигался дальше, а спасательные суда и баркасы кинулись снимать людей с гибнущих транспортов. Подошли они и к горящему советскому танкеру «Азер-

байджан». Ирвинг с восхищением отзывается о мужестве наших моряков. Капитан «Азербайджана» решительно отклонил предложение оставить корабль. Через несколько часов, к всеобщему удивлению, советский танкер, который уже считали погибшим, нагнал конвой и сообщил, что «занимает свое место в ордере»...

Крупные потери транспортов в конвое «PQ-17» не раз потом были предметом официальных и частных разговоров. Как я уже отмечал, наши союзники имели все основания не уклоняться от встречи с «Тирпицем» и, если потребуется, принять бой. Во время таких разговоров вспоминались и случаи оставления отдельных транспортов без достаточного прикрытия, имевшие место и в нашем флоте. Конечно, подходя к делу с чисто военной стороны, надо сказать, что обстоятельства иногда заставляют жертвовать отдельными кораблями, как транспортными, так и боевыми, чтобы не понести еще бóльших потерь. Но нельзя сбрасывать со счетов моральную сторону вопроса. Мы всегда придерживались принципа — не оставлять в беде товарищей по плаванию, особенно если они не вооружены.

О трагическом случае с конвоем «PQ-17» я доложил И. В. Сталину. Он был недоволен поведением английского морского командования. Мыслимое ли дело: всем боевым кораблям оставить конвой?! Причем, как я уже говорил, англичане пошли на это, несмотря на огромное преимущество в силах.

— Была ли необходимость бросить конвой? — спросил меня Сталин.

Я ответил, что, насколько мне известно, серьезных причин для этого не имелось. У англичан, конечно, были основания остерегаться германских линкоров, особенно после потопления «Бисмарком» «Худа», но на этот раз нормальная осторожность переросла в чрезмерную. Адмирал Паунд не захотел рисковать своими крупными кораблями ради конвоя, шедшего в Советский Союз. А ведь не секрет, что некоторые военные руководители союзных держав в то время оказывали нам помощь весьма неохотно.

Черчилль взял под защиту адмирала Паунда. Вместо объективного разбора он использовал трагедию конвоя

«PQ-17» для того, чтобы вообще отложить движение конвоев до наступления полярной ночи. Об этом он написал 18 июля Сталину, излагая трудности проводки конвоев северным путем и обещая усилить снабжение через Иран. Это было, конечно, легче для моряков, но трудности с доставкой грузов на фронты возрастали, а главное, приходилось тратить лишнее время, каждая минута которого так дорога на войне.

23 июля Сталин с присущей ему прямотой ответил Черчиллю: «Приказ Английского Адмиралтейства 17-му конвою покинуть транспорты и вернуться в Англию, а транспортным судам рассыпаться и добираться в одиночку до советских портов без эскорта наши специалисты считают непонятным и необъяснимым. Я, конечно, не считаю, что регулярный подвоз в северные советские порты возможен без риска и потерь. Но в обстановке войны ни одно большое дело не может быть осуществлено без риска и потерь. Вам, конечно, известно, что Советский Союз несет несравненно более серьезные потери»[1].

Об этом же я говорил в Москве с контр-адмиралом Майлсом, а наш посол в Англии И. М. Майский и глава военной миссии контр-адмирал Н. М. Харламов беседовали в Лондоне с А. Иденом, адмиралом Д. Паундом и морским министром лордом Л. Александером.

Пока в Москве и Лондоне велись переговоры, уходило драгоценное время. Только 7 сентября из Исландии вышел следующий конвой из сорока транспортов и тридцати одного корабля охранения. В английской зоне обеспечение оказалось недостаточным, и конвой потерял тринадцать транспортов, а после встречи конвоя нашими эсминцами и авиацией был потерян всего один транспорт. Однако британское адмиралтейство вновь прекратило отправку конвоев.

После этого по предложению советского командования были организованы переходы одиночных и прежде всего советских транспортов без охранения. Для прикрытия транспортов на переходе мы высылали эсминцы, тральщики, подводные лодки. Фашисты не решались пускать на перехват конвоев надводные корабли и всю тяжесть борьбы переложили на авиацию и подводные лодки. Одна-

---

[1] Переписка Председателя Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-Министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941—1945 гг., т. I, стр. 54.

ко к этому времени значительно усилились средства противовоздушной и противолодочной обороны, и потери конвоев стали сравнительно небольшими.

За годы войны из наших северных портов — Архангельска и Мурманска — было отправлено семьсот двадцать шесть транспортов. Потери от кораблей и авиации противника составили около девяноста транспортов, из них одиннадцать советских[1]. С октября 1942 по февраль 1943 года из наших северных портов было направлено одиночным порядком двадцать четыре советских и только три союзных транспорта, а из Исландии к нам — десять союзных и три советских транспорта. Из сорока транспортов, совершивших самостоятельный переход, погибли шесть союзных и четыре наших транспорта.

Даже когда транспорты достигали порта назначения — Архангельска или Мурманска, испытания не кончались на этом. Противник всячески стремился уничтожить доставленные грузы массированными ударами авиации (особенно в Мурманске). Борьба в портах была временами не менее ожесточенной, чем в море. За транспорты и грузы боролись наши истребители, зенитная артиллерия и население, которое отважно тушило пожары и спасало ценное имущество.

Немалые трудности, правда иного рода, приходилось преодолевать и в случае приема караванов в Архангельске, особенно зимой. Лед, толщина которого доходила порой до метра, можно было преодолеть здесь только с помощью мощных ледоколов. Если теплое течение Гольфстрим обеспечивает свободное плавание в любое время года в Баренцевом море, то уже в горле Белого моря торосистые льды появляются в декабре и становятся особенно тяжелыми в январе — феврале.

Когда в первых числах ноября 1941 года я был в Архангельске, то основной заботой командующего флотилией М. М. Долинина в предвидении транспортов с ценными военными грузами была подготовка к их проводке и разгрузке в зимние месяцы. Командующий флотилией абсолютно правильно решил не только срочно отремонтировать все наличные ледоколы, но по возможности еще вооружить их и подготовить для военных операций.

---

[1] Архив ИО ВМФ, д. 17814, кн. 1, лл 227—228; кн. 2, лл. 61—62.

Стояли первые дни ноября, а из окна штаба флотилии было видно, как по Северной Двине двигался лед. Пока это была шуга: отдельные льдины быстро неслись к устью реки. Но всем было понятно, что ледовая обстановка будет усложняться с каждым днем.

Уполномоченным ГКО в Архангельске и Мурманске, ведающим разгрузкой транспортов, был назначен И. Д. Папанин. Ему-то и пришлось пережить все трудности борьбы со льдами.

Перелом в ходе войны после Сталинградской битвы изменил обстановку и на Северном морском театре. Конвоям стало легче.

Как уже упоминалось, зимой 1942/43 года английские корабли, прикрывавшие один из конвоев, в бою 26 декабря потопили немецкий линкор «Шарнхорст». Адмирал Фрезер, который командовал кораблями, потопившими «Шарнхорст», в 1946 году приходил в Советский Союз на авианосце «Триумф» и посетил Москву. Это совпало с Днем Военно-Морского Флота, и он был моим гостем на этом празднике.

Моряки английского военного и торгового флотов выполняли свой долг мужественно и со знанием дела. Рассказы об их мужестве я неоднократно слышал в годы войны и от наших североморцев и от командиров конвоев — старых британских «морских волков».

Мне было понятно желание английских моряков поделиться своими переживаниями и впечатлениями после тяжелого перехода в Мурманск или Архангельск. И я слушал их с интересом, отдавая должное этим людям, рисковавшим жизнью, чтобы доставить хоть немного нужного нам вооружения. В памяти не сохранились их фамилии, но хорошо запомнилась схема движения конвоев и отдельные боевые эпизоды в пути. Много конвоев формировалось в Галифаксе, в Канаде, куда предварительно собирались транспорты, — здесь они проходили инструктаж, получали свое место в ордере и готовились к длительному, опасному плаванию.

И вот, равняясь на самого тихоходного, два-три десятка транспортов под охраной боевых кораблей совершали переход в Исландию. Опасность встречи с немецкими подводными лодками на этом отрезке пути была еще не

особенно велика, и, как правило, плавание заканчивалось без потерь. Отдохнув, сделав нужный небольшой ремонт, конвой покидал Исландию, готовый встретить удары не только немецкого флота, но и авиации. Особенно опасными были летние дневные переходы, когда в высоких широтах солнце почти не заходит и ночь превращается в короткие сумерки. Больше шансов пройти незамеченным было у конвоя в зимние месяцы, но тогда льды вынуждали держаться ближе к Норвегии, оккупированной немцами.

Так или иначе зимой и летом при любом охранении несколько десятков торговых судов, малоповоротливых, загруженных до предела ценными грузами, представляли собой прекрасную цель и для подводных лодок и для самолетов. Как правило, несколько транспортов становились жертвами «волчьих стай» Деница или воздушных пиратов Геринга.

— Самым опасным мы считали район Нордкапа, где ближе всего приходилось держаться к берегу, огибая Норвегию, — рассказывал один из командиров конвоя. — Итак, мы идем... Уже давно на всех кораблях сыграна боевая тревога: замечены подводные лодки. Затем в сумерках, когда еще хорошо просматриваются силуэты кораблей, раздается оглушительный взрыв — это немецкая субмарина атаковала один из транспортов, и он, окутанный дымом, погружается в воды Ледовитого океана. Но движение продолжается. Всякое замедление ведет к еще большим потерям. Боевые корабли — крейсеры и эсминцы — стараются потопить немецкую подводную лодку, но это удается далеко не всегда. «Волчья стая» яростно атакует нас. Вот еще один корабль, кажется танкер, получает попадание торпеды, и высокий столб пламени ясно указывает место его гибели...

Слушая или читая подобные рассказы, я хорошо представлял себе, с каким чувством встречали моряки — и торговые и военные — появление советских истребителей, которые прикрывали их от немецких самолетов, или появление на горизонте наших эсминцев, шедших навстречу, чтобы пополнить отряд кораблей охранения, с какой радостью английские и канадские моряки приближались, наконец, к нашим портам.

Потери транспортов, естественно, сопровождались потерями в людях. Не всем, кто оставался на поверхности

воды, после боя удавалось спастись. Об одном таком эпизоде написал мне бывший командир дивизиона катеров на Северном флоте А. М. Спиридонов:

«Справа пятьдесят красные паруса, — прорезал воздух зычный голос сигнальщика.

— Фу черт! — Рощин вздрогнул и попросил разрешения на сближение с этими, как он выразился, «алыми парусами».

В бинокль были хорошо видны два оранжевых паруса: грот с рейковым вооружением и небольшой стаксель, под которыми вырисовывались гладкие и «пузатые» обводы мореходного бота.

С бота доносились крики.

Сигнальщик, приложив к уху мегафон, внимательно слушал. Вскоре лицо его расплылось в улыбке, и он доложил:

— Матерно ругаются, товарищ капитан первого ранга!

— По-русски? — задал я от неожиданности глупый вопрос и, получив, конечно, утвердительный ответ, попросил командира обойти бот с кормы, где, держась за румпель, неподвижно, как идол, сидел человек в непромокаемом пальто с высовывающейся из капюшона огненной, под цвет парусов, бородой.

Это был капитан потопленного американского транспорта типа «Либерти».

На банках и днище бота, сидя, полулежа и лежа, расположились моряки (их было около пятидесяти), некоторые спали лицом вниз.

Отдав приказание о спуске парусов, командир катера взял бот на буксир, приняв предварительно на борт двух «матерщинников». Они оказались кочегарами с потопленного немцами советского транспорта. Кочегаров подобрали американцы. После потопления их транспорта наши ребята попали на бот вместе с моряками с различных, погибших ранее судов.

От кромки полярного льда, вдоль которого шли и тонули транспорты, атакованные немецкими самолетами и подводными лодками, бот шел около шести суток, пройдя за это время более пятисот миль. Вначале, пока еще был газолин, шли с помощью двигателя, а затем с грехом пополам (не было ветра) — под парусами.

По дороге бот дважды обстреляли самолеты Ю-88, но, к счастью, неудачно.

— Зачем же вы ругались, когда мы подходили? — поинтересовался я.

— Знаете, когда мы увидели пушки, наведенные на бот, испугались, что вы посчитаете нас за немцев, ведь капитан не знал, чьи берега мы видим: норвежские, финские или наши? Ну вот и ругнулись на всякий случай: а вдруг свои?! — не растерялся сообразительный моряк и попросил пить.

Тем временем Рощин зашел в одну из многочисленных бухт побережья, где бот отдал якорь, и моряки стали перебираться на катер.

Несколько человек были больны, их пришлось перенести на руках. Все просили пить: на боте более суток не было воды...»

Команды английских или канадских транспортов меньше всего были причастны к политике, которую проводили главы их правительств. Они являлись нашими искренними союзниками в борьбе с фашизмом, и, наверное, впоследствии речь Черчилля, произнесенная им в Фултоне, возмутила многих из них не меньше, чем советских людей. Им, простым и отважным английским и канадским морякам, хочется отдать должное и сейчас. Так же, как заслуги французских летчиков полка «Нормандия — Неман», дела моряков многочисленных конвоев, в составе которых были транспорты ряда союзных стран, не будут забыты.

В заключение следует сказать, что помощь союзных держав вооружением, средствами транспорта, продовольствием, конечно, имела для нас определенное значение. Однако не следует забывать, что поставки союзников составляли лишь незначительный процент того, что требовала война от Советского Союза. Их объем попросту несравним с тем, что сделал для победы советский народ, который нес на своих плечах главную тяжесть борьбы с фашистской Германией и ее сателлитами. Не буду приводить цифры: они не раз публиковались в различных изданиях. Но напомнить об этом необходимо, так как буржуазные фальсификаторы истории второй мировой войны продолжают непомерно раздувать роль поставок союзников в нашу страну.

Получив разрешение Ставки, я в конце 1942 года вылетел на Северный флот.

На сухопутном фронте в этот период установилось известное равновесие. На Северном флоте тоже стало спокойней: наступление полярной ночи позволило более безопасно проводить конвои. Зато с приемом транспортов было весьма сложно. Переход до Архангельска стал в ту пору почти невозможен из-за ледовой обстановки: горло Белого моря было уже забито льдами. Непросто было принять грузы и в незамерзающем Мурманске: он непрерывно подвергался атакам авиации противника.

Фронты нуждались в получаемых от союзников материалах, и Ставка частенько требовала сведений, когда и с какими грузами прибудет очередной конвой. В этом свете моя поездка в Полярный была весьма своевременной.

Ознакомив меня с делами, комфлот А. Г. Головко не без гордости предложил показать командные пункты флота, бригады подводных лодок и охраны водного района. И должен сказать, североморцам было чем гордиться. Гористая местность и скалы из очень твердых пород позволяли спокойно работать командованию всех соединений во время налетов фашистской авиации в специально оборудованном ФКП. Отвесные скалы способствовали также маскировке подводных лодок, эсминцев, катеров и в известной степени служили им даже укрытием.

Мне довелось наблюдать, как дружно работали расположенные в одном помещении штаб флота и политическое управление. Это определялось, конечно, в первую очередь сработанностью руководства флота.

Командующий флотом А. Г. Головко, общительный по натуре человек, добился слаженной работы не только Военного совета флота и штаба, но и командования соединений.

Начальником штаба флота был тогда С. Г. Кучеров. Организованный и требовательный офицер, он удачно дополнял комфлота. Командиры соединений, как говорили, побаивались его не меньше, чем комфлота.

Член Военного совета флота А. А. Николаев и начальник политуправления Н. А. Торик постоянно обеспечивали высокое политико-моральное состояние личного состава и умело направляли политическую работу на выполнение стоявших перед флотом задач.

Я покидал Полярный со спокойной душой. Северный флот четко справлялся с возложенными на него задачами.

Огромное значение имели во время войны наши внутренние морские пути в районе Кольского полуострова, в Белом море и в Арктике: сеть железных и шоссейных дорог на Севере, как известно, была не развита, а завозить туда, особенно в военное время, приходилось немало грузов. Связаться с отдаленными северными районами, чтобы доставить в них продовольствие, оборудование и вывезти местную продукцию, можно было только морем. По Северному морскому пути в годы войны шли транспорты с импортными грузами с Дальнего Востока в Архангельск.

Судов для перевозок не хватало. Хотя их насчитывалось на Севере более шестисот пятидесяти, в это число входили и ледоколы, и самоходные шаланды, и буксирные пароходы, и рыболовные траулеры. К тому же почти половина судов требовала ремонта и перестройки. А мощность ремонтных заводов была невелика. Кроме того, в первую очередь они ремонтировали боевые корабли и суда союзников. Весьма скромны были и возможности портов. Только Архангельский, Северодвинский и Мурманский порты имели достаточно погрузо-разгрузочных средств и складов. Кроме того, судоходство в Арктике и Белом море ограничивали ледовые условия, а ледоколов в начале войны на Севере было всего два.

Следует признать, что в довоенное время мы, в Наркомате ВМФ, недооценивали значение морских путей на Севере и недостаточно разрабатывали проблему их защиты. Поэтому уже в ходе войны пришлось создавать новые военно-морские базы, аэродромы, выделять корабли для конвойной службы.

Для организации морских перевозок на Севере немало сделал уполномоченный Государственного Комитета Обороны и начальник Главсевморпути контр-адмирал И. Д. Папанин.

О Папанине я услышал впервые, когда всей стране стали известны фамилии четырех смельчаков, высадившихся в 1937 году на дрейфующую льдину для изучения «белых пятен» Арктики. Ближе мы познакомились, когда

он начал работать в Москве. Иван Дмитриевич сразу покорил меня. Он вообще умел подойти к людям. Помню его телефонный звонок в начале войны:

— Дорогой Николай Герасимович, — так любил он начинать разговор, — дайте мне хоть сколько-нибудь пушечек прикрыть остров Диксон.

И объяснил, зачем там нужны пушки. В ту пору на флотах с оружием было туговато, но несколько старых орудий все же было послано на Диксон.

Главное управление Севморпути даже в мирное время нуждалось в помощи Наркомата ВМФ. В свою очередь, военные моряки сотрудничали с работниками Главсевморпути и перед войной, когда переводили военные корабли Северным морским путем для усиления флота на Дальнем Востоке, и во время войны, когда боевые корабли шли обратным путем с Тихого океана на Север.

Наши внутренние и внешние морские коммуникации в том районе защищала Беломорская военная флотилия, входившая в состав Северного флота. Ее сформировали в августе 1941 года из соединений и частей Беломорской военно-морской базы. Первым командующим флотилией был контр-адмирал М. М. Долинин. В октябре 1941 года его сменил вице-адмирал Г. А. Степанов.

Морские перевозки во время арктической навигации охраняли Северный отряд (отряд Карского моря), 2-я авиагруппа Севморпути под командованием Героя Советского Союза полковника И. П. Мазурука, четыре береговые батареи. Командовал отрядом капитан 2 ранга Н. П. Аннин, известный мне еще со времен войны в Испании как один из моряков-добровольцев, находившихся в республиканском флоте.

Моряки, летчики и артиллеристы обороняли проливы Новой Земли, порты и полярные станции на этом острове и в Карском море.

Провал «блицкрига» на Восточном фронте, в том числе и на мурманском направлении, заставил фашистов активнее действовать на морских путях нашего Севера. Их подводные лодки появились в восточной части Баренцева моря и доходили до проливов Югорский Шар и Маточкин Шар. В январе — марте 1942 года немцы скрытно минировали северную часть Белого моря и подходы к Кольскому заливу. С марта их авиация начала усиленно бомбить Мурманск.

Именно тогда мы увеличили наши силы на Севере: Беломорской флотилии передали бригаду траления; дополнительно мобилизовали суда гражданских ведомств; создали еще одну новую военно-морскую базу; усилили береговую и зенитную артиллерию, особенно в районе горла Белого моря и Новоземельских проливов; создали так называемые «отстойные» пункты, в которых могли укрыться транспорты или конвои, если возникала угроза нападения надводных кораблей или подводных лодок противника.

Однако самым надежным способом защиты судов было сопровождение их боевыми кораблями. Наиболее ценные конвои шли с круговым охранением, в которое включались специальные поисково-ударные группы кораблей для преследования и уничтожения подводных лодок врага. Корабли охранения и поисково-ударные группы взаимодействовали с авиацией. Обычно такие операции проходили в начале и в конце арктической навигации и были связаны с переводом из Архангельска в Арктику или обратно ледоколов и транспортов.

Подготовку к действиям на Северном морском пути германское морское командование начало задолго до нападения на Советский Союз. В течение ряда лет немецкая разведка собирала сведения об экономике нашего Севера, об условиях плавания по нашим арктическим морям, об оборудовании трассы Севморпути и т. п. Теперь известно, что в сборе информации о восточном секторе Арктики немцам усердно помогала японская разведка.

24 августа 1942 года старший офицер военной миссии Великобритании в Архангельске капитан 1 ранга Монд сообщил командованию Северного флота, что, по сведениям английской разведки, несколько дней назад германский линейный корабль «Адмирал Шеер» покинул Вестфиорд в Норвегии, скрылся в неизвестном направлении и что обнаружить линкор пока не удалось.

Сообщение английского офицера не могло не насторожить командование Северного флота, хотя известие о «Шеере» отнюдь не было для него неожиданностью. Летом 1942 года не исключалась возможность появления немецких рейдеров не только в восточной части Баренцева моря, но и в Карском. Заранее были приняты меры предосторожности.

Гитлеровское командование рассчитывало сорвать нашу арктическую навигацию 1942 года. Оно хотело показать, что Северный морской путь даже за тысячу миль от фронта находится под ударами немецкого флота. Операция была намечена на вторую половину августа — начало сентября. И тоже не случайно: в это время через Карское море должны были пройти в обоих направлениях несколько караванов. Об одном из них, вышедшем в начале июля из бухты Провидения на запад, противнику заблаговременно сообщила японская разведка. Караваны проводили линейные ледоколы и ледокольные пароходы. Фашисты рассчитывали одним ударом уничтожить не только транспортные суда с ценными грузами, но и весь ледокольный флот западного сектора Арктики. Надводные рейдеры врага намеревались поставить мины в наших водах, обстрелять порты и стоянки судов на острове Диксон, в Нарьян-Маре, Амдерме, потопить советские рыболовные суда. Для помощи надводным рейдерам были выделены подводные лодки и самолеты-разведчики.

Успех операции строился на внезапности. Рейдеры в Карском море должны были следовать вокруг мыса Желания (мы меньше наблюдали за этим районом) и получать от находившихся здесь немецких подводных лодок последние сведения.

13 июля план операции был утвержден морским генеральным штабом в Берлине под условным наименованием «Вундерланд» («Страна чудес»).

Операция началась 10 августа с выхода подводных лодок в назначенные районы. Утром 16 августа из Нарвика вышел линкор «Адмирал Шеер» под командой капитана 1 ранга Медсен-Болькена. Этот корабль водоизмещением более двенадцати тысяч тонн имел двадцать орудий, в том числе шесть десятидюймовых, восемь зенитных пушек, восемь торпедных аппаратов. Плохая видимость обеспечивала ему скрытность движения.

19 августа «Адмирал Шеер» подошел к мысу Желания — месту назначенной встречи с одной из подводных лодок. Получив дополнительные данные о ледовой обстановке, линкор вошел в Карское море. Несколько дней он безрезультатно потратил на поиски советских транспортов. Между тем время, отведенное на операцию, шло. Утром 23 августа командир линкора получил по радио сообщение от своего командования, что караван из девят-

надцати транспортов в сопровождении четырех ледоколов находится на пути к проливу Вилькицкого и держит курс на запад. Полагая, что транспорты смогут пойти дальше, если ветер переменит направление и очистит пролив от льда, командир линкора решил занять позицию на их вероятном пути, ближе к полуострову Таймыр. Но фашисты просчитались. Они недооценили опыт и мастерство кораблевождения советских моряков. Транспорты успешно прошли среди льдов. Потеряв надежду атаковать большой караван, идущий с востока, командир линкора решил ограничиться нападением на транспорты, стоявшие у пролива Вилькицкого.

Утром 25 августа линкор направился к банке Ермака. Около 12 часов фашисты заметили мачты ледокольного парохода «Сибиряков», который следовал к Северной Земле с грузом для метеорологической станции. Увеличив ход, линкор пошел на сближение. В 12 часов 18 минут «Сибиряков» сообщил на Диксон, что его преследует корабль противника. Через полчаса после этого линкор открыл по ледоколу огонь. «Сибиряков», на котором были только две старые пушки, стал отстреливаться, одновременно стараясь скрыться за своим дымом. Однако получил несколько попаданий тяжелых снарядов, загорелся и начал тонуть.

Восемнадцать человек из числа команды «Сибирякова», находившиеся в спасательной шлюпке, в том числе тяжело раненный капитан А. А. Качарава, были захвачены фашистскими пиратами. Только одному члену экипажа — кочегару П. И. Василову — удалось на полузатопленной шлюпке добраться до острова Белуха, откуда через месяц, после неимоверных лишений, его снял высланный с Диксона самолет. Остальные члены экипажа и пассажиры «Сибирякова» погибли.

Дальнейшие события развивались так.

Сразу же после уточнения сведений, полученных от Монда, штаб морских операций западного сектора Арктики оповестил все суда в море и береговые станции о возможности появления вражеского рейдера. Радиосвязь в Арктике работала четко. Хотя при прохождении через «зоны молчания» судовым радиостанциям действовать запрещалось, на всех судах в определенные часы слушали передачи радиоцентра Диксона и своевременно получали нужные сообщения. За судами периодически следили с

воздуха самолеты нашей полярной авиации. На острове Диксон начальник штаба Н. А. Еремеев и дежурный диспетчер аккуратно передвигали по карте флажки с названиями судов и каждое утро докладывали по радио в Москву о движении транспортов и о работе арктических портов. Круглые сутки несли вахту радисты на радиоцентре Диксона и полярных станциях. Крепко прижав наушники, они старались уловить в хаосе звуков, заполнявших эфир, позывные судов, установить, что происходит на трассе Северного морского пути и за ее пределами.

После потопления «Сибирякова» командир «Адмирала Шеера» больше не мог рассчитывать на скрытность своих действий в Карском море. Пираты стали торопиться, тем более что под влиянием северо-западных ветров ледовая обстановка у пролива Вилькицкого резко осложнилась. Перед уходом из Карского моря командир рейдера решил нанести удар по острову Диксон, разгромить порт и радиоцентр, лишить Северный морской путь основной базы в его западной части. Фашисты намеревались высадить десант, захватить в плен руководителей штаба морских арктических операций и добыть важные документы с планами навигации по Северному морскому пути.

Бывший помощник уполномоченного ГКО по перевозкам на Севере Евгений Матвеевич Сузюмов так рассказал о нападении на Диксон немецкого линкора:

«27 августа, пользуясь утренним туманом, рейдер воровски подкрался к Диксону, вошел на внешний рейд и открыл орудийный огонь по порту, мирному поселку, полярной станции. Это нападение не застало жителей острова врасплох. Линкор был вовремя замечен с наблюдательного пункта Нового Диксона, и когда он несколько минут спустя появился перед проливом Вега, ведущим во внутреннюю бухту, и открыл огонь, на острове уже подготовились к обороне.

Неожиданно для экипажа фашистского линкора с берега ударила шестидюймовая пушка. Снятая с береговой батареи и подготовленная к отправке на Новую Землю, она стояла на причале. Старший лейтенант Корняков с помощью краснофлотцев развернул ее и открыл огонь по фашистскому линкору.

Когда на палубе «Адмирала Шеера» разорвалось несколько снарядов, выпущенных из орудия Корнякова, гитлеровцам пришлось отменить высадку десанта. Рейдер

развернулся и поспешно стал уходить на север. Уходя, пираты дали несколько залпов по порту и поселку. Но они лишь разрушили баню, подожгли бочки с отработанным маслом возле электростанции и повредили в нескольких местах антенное поле. Радиосвязь ни на минуту не была прервана. Пожар, возникший в жилом доме, полярники быстро потушили.

Перед нападением рейдера в бухте кроме «Дежнева» находились два парохода — «Революционер» и «Кара». От снарядов «Шеера» на «Революционере» загорелись надстройки. Команда отстреливалась из двух своих пушек и тушила пожар. Пароход пострадал незначительно. «Кара» стояла рядом с «Дежневым». В трюме «Кары» лежало двести тонн взрывчатки, а радиосвязи с судном не было. Поэтому Н. А. Еремеев бросился туда на катере и под огнем рейдера вывел пароход из зоны обстрела».

Итак, защитники Диксона, не дрогнув, вступили в бой с грозным врагом. В бою с фашистским рейдером погибло несколько моряков сторожевого корабля «Дежнев». Они покоятся в братской могиле со скромным обелиском. На обелиске высечены имена героев, павших в неравном бою с вражеским линкором «Адмирал Шеер» 27 августа 1942 года. Это В. И. Давыдов, А. М. Карачаев, Г. И. Майсюк, Ф. Хайрулин, В. И. Суслов и А. П. Борисихин.

Появление немецкого флота на Северном морском пути привлекло внимание Верховного Главнокомандующего. Я выслушал серьезный упрек за то, что «под носом у Головко» (т. е. вблизи главной базы флота) проходят неприятельские корабли. Упрек был справедливый. По опыту первой мировой войны и недавнего прошлого мы знали, что немецкие адмиралы стараются проводить именно такие внезапные операции. Крейсерская война была своего рода тактическим кредо адмирала Редера.

Впрочем, рейд линкора «Адмирал Шеер» в арктические воды не принес ему славы. Операция «Вундерланд», по сути дела, провалилась. Рейдер не выполнил задания — потопить наши торговые суда. На Диксоне не пострадал ни один важный объект. Навигацию по Северному морскому пути сорвать не удалось. Единственное, чего добился рейдер, было потопление «Сибирякова». Но эта «победа» вооруженного крупнокалиберными орудиями линкора над старым и слабо вооруженным небольшим ледокольным пароходом не принесла лавров фашистскому

военному флоту. Гитлеровцы отошли от Диксона после первых попаданий снарядов в их корабль. Безуспешными были и действия немецких подводных лодок во время крейсерства «Шеера».

С конца августа 1942 года фашистская авиация и миноносцы вновь начали ставить мины на подходах к Архангельску, в районе мыса Канин Нос, у острова Колгуев и у северо-западного побережья Новой Земли. Подводные заградители выставили магнитные и акустические мины у западного входа в проливы Маточкин Шар и Югорский Шар.

Нельзя отрицать того, что в 1942 году на некоторых арктических трассах наших внутренних коммуникаций противнику удалось создать напряженную обстановку. Однако фашисты так и не смогли существенно нарушить, а тем более прервать судоходство в Арктике. В первый период войны транспортные суда совершили свыше тысячи трехсот переходов. Наши потери за это время составили семь транспортов, семь кораблей охранения и десять вспомогательных судов.

В 1943 году напряженность борьбы на арктических внутренних коммуникациях не только не ослабела, но даже несколько возросла. Со второй половины февраля противник начал широко использовать авиацию.

Опыт первых лет войны убедительно показал, как важны внутренние морские сообщения на Севере. Недооценка их защиты была нашим серьезным просчетом в подготовке Северного флота в предвоенные годы. К тому же сил там было явно недостаточно.

И тем важнее подчеркнуть, что небольшие потери наших кораблей и судов на внутренних морских путях Арктики — результат правильных мер, которые были приняты, хотя и с опозданием. Вместе с тем этот факт свидетельствует о крупных промахах вражеского командования.

НА ТИХОМ ОКЕАНЕ

После нападения фашистской Германии Тихоокеанский флот был приведен в повышенную готовность. Командовал флотом вице-адмирал И. С. Юмашев. Членом Военсовета одновременно с ним в 1939 году был назначен С. Е. Захаров. Ивана Степановича Юмашева я знал хорошо. В тридцатые годы мы с ним долго служили вместе на Черноморском флоте. Сначала Юмашев был на диви-

зионе эсминцев, а я на крейсерах. Затем он командовал крейсером «Профинтерн» («Красный Крым»), а я однотипным с ним «Червоной Україной». В 1935 году И. С. Юмашева назначили командовать бригадой крейсеров, и в течение года я находился в его непосредственном подчинении.

В марте 1939 года, когда обсуждались кандидатуры на должность командующего Тихоокеанским флотом, И. С. Юмашев командовал Черноморским флотом.

Немного раньше мы встретились с ним в дни XVIII партсъезда и готовы были разъехаться в разные концы: он на юг, а я на Дальний Восток. Но в последний момент произошли неожиданные перемены. Мне пришлось остаться в Москве, а он заменил меня во Владивостоке. Когда меня спросили, кого я предлагаю на ответственный участок на Дальнем Востоке, я назвал фамилию Юмашева. Я хорошо знал условия работы на ТОФ. Это был огромный морской театр. Большая самостоятельность требовала именно такого адмирала. После нападения фашистской Германии на Советский Союз мы не были гарантированы, что Япония не нарушит существующий договор и не поддержит Гитлера, хотя обострившиеся отношения Японии с США и вынуждали ее сосредоточить свое внимание на главном направлении, остерегаясь выступления против СССР. К тому же, имея опыт боев у озера Хасан в 1938 году и на Халхин-Голе годом позже, японцы понимали, что воевать с нами будет нелегко.

Сосредоточив все внимание на западных морских театрах, Главный морской штаб пристально наблюдал и за положением дел на Тихоокеанском флоте. То, что там находился опытный командующий в лице И. С. Юмашева, которому в случае войны пришлось бы дать большую самостоятельность, успокаивало нас.

Внимательно следили дальневосточники за действиями на море нашего беспокойного соседа — Японии, которая еще в сентябре 1940 года заключила военный союз с Германией и Италией (Берлинский пакт).

Наше правительство делало все, чтобы удержать Японию на нейтральных позициях. 13 апреля 1941 года с Японией был подписан договор о нейтралитете. И. В. Сталин сам прибыл на вокзал, чтобы проводить японского министра иностранных дел И. Мацуоку, подписавшего договор. На это обратил внимание весь мир: ни один

министр иностранных дел не удостаивался еще такой чести.

Однако договор о нейтралитете не мог служить гарантией того, что Япония при благоприятных для нее условиях не выступит на стороне Германии. Вероломство японской военщины, которая фактически управляла страной, издавна было хорошо известно и по русско-японской войне и по агрессии Японии против Китая. Наконец, в памяти были свежи бои у озера Хасан и на Халхин-Голе.

2 июля 1941 года в Токио состоялась так называемая имперская конференция, подробно рассмотревшая военно-политическую обстановку на Дальнем Востоке в связи с нападением гитлеровской Германии на Советский Союз. В принятой на конференции «Программе национальной политики» Японии указывалось: «Хотя наше отношение к германо-советской войне основывается на духе «оси» трех держав, мы в настоящее время не будем вмешиваться в нее и сохраним независимую позицию, секретно завершая в то же время военную подготовку против Советского Союза... Если германо-советская война будет развиваться в направлении, благоприятном для империи, она, прибегнув к вооруженной силе, разрешит северную проблему и обеспечит стабильность положения на Севере» [1].

В соответствии с этим решением конференции японский генеральный штаб разработал план войны против СССР, зашифрованный под названием «Кантокуэн» (особые маневры Квантунской армии). Для осуществления плана, который предусматривал захват Советского Дальнего Востока и значительной части Сибири, летом 1941 года была проведена мобилизация. Численность японских войск в Маньчжурии в течение двух месяцев была увеличена вдвое и к концу августа 1941 года достигла шестисот тысяч человек [2].

Только провал гитлеровского плана молниеносной войны заставил японских правителей воздержаться от прямой агрессии против СССР.

Однако на протяжении всей войны Советского Союза с фашистской Германией Япония фактически нарушала договор о нейтралитете, оставаясь потенциальным союзни-

---

[1] История войны на Тихом океане. Перев. с япон., т. III. М., Изд-во иностр. лит., 1958, стр. 380.

[2] См. Международные отношения на Дальнем Востоке (1840—1949). Изд. 2-е, М., Госполитиздат, 1956, стр. 542.

ком гитлеровского рейха. Так, уже 8 декабря 1941 года японское правительство вопреки международному праву объявило проливы Лаперуза, Сангарский и Корейский своими «морскими оборонительными зонами», поставив, таким образом, под контроль своих вооруженных сил Японское море и все выходы из него. В декабре 1941 года японцы потопили советские торговые суда «Кречет», «Свирьстрой», «Перекоп» и «Майкоп» и захватили суда «Симферополь» и «Сергей Лазо».

Когда с началом войны на Западе наши флоты на Севере, Балтике и Черном море начали первые постановки мин и приступили к развертыванию кораблей и частей, встал вопрос: а как быть с флотом на Дальнем Востоке? Готовность средств ПВО, рассредоточение кораблей и затемнение баз исключали, конечно, внезапность нападения японцев. Но при огромном преимуществе японского флота в силах было бы очень опасным опоздать с серьезными предупредительными мерами.

Обстановка на Дальнем Востоке настоятельно требовала приступить к миннозаградительным операциям. Однако я не мог отдать такой приказ без разрешения правительства: это была не только военная, но и политическая акция. Один из членов ГКО, вызвавший меня для устного доклада, с пристрастием выяснял, насколько действительно необходима постановка мин у дальневосточных берегов. Я доказывал, что она поможет флоту в защите побережья. Докладывая, я не скрывал и того, что какая-то часть мин, возможно, будет сорвана с якорей и унесена в открытое море, а значит, появится у берегов Японии.

После моих настойчивых обращений разрешение наконец было получено. 12 июля 1941 года начались первые постановки мин в заливе Петра Великого около Владивостока, а затем и возле других дальневосточных военно-морских баз. Корабли и суда оповестили об опасных для плавания районах. Чтобы на минные поля не зашли иностранные суда, в районе Владивостока организовали специальные корабельные дозоры.

С наступлением осенних штормов какую-то часть мин, как и следовало ожидать, сорвало с якорей. Господствующие в это время года северо-западные ветры унесли мины в открытое море. Некоторые из них оказались у берегов Японии.

Но у командования Тихоокеанского флота стало спокойнее на душе, когда перед каждой базой появилась оборудованная минноартиллерийская позиция. Прибрежные воды систематически просматривались с самолетов, а специально выделенные корабли уничтожали обнаруженные плавающие мины. Безопасность торговых судов на подходах к базам обеспечивали военные лоцманы.

С декабря 1941 года в связи с началом войны Японии против США, Англии и их союзников на Тихом океане обстановка на нашем Дальнем Востоке несколько разрядилась. Япония направила основные морские силы на юг.

Некоторое ослабление напряженности вблизи наших дальневосточных берегов, а главное — изменение в нашу пользу положения на советско-германском фронте позволило Тихоокеанскому флоту оказать действенную помощь фронту. Я уже писал, что тысячи тихоокеанцев в составе морских бригад приняли участие в боях под Москвой и на других сухопутных направлениях. Дальневосточники посылали другим флотам и кораблям и отлично подготовленных командиров и матросов. В 1941 году не удалось усилить Северный флот переводом туда кораблей с Балтики, поэтому решено было пополнить Северный флот кораблями с Тихого океана.

В том же году с Тихого океана на пополнение Северного флота отправили шесть подводных лодок. Подводникам предстояло скрытно пересечь Тихий океан, где в поисках американских кораблей и транспортов курсировали японские лодки, спуститься к экватору, Панамским каналом пройти в Атлантику, миновать районы наиболее активных действий немецких лодок в северной части Атлантического океана, подняться выше Северного полярного круга — к 72° северной широты — и оттуда следовать в базы Северного флота. По договоренности с правительствами союзных держав нашим лодкам разрешался заход в порты Датч-Харбор на Алеутских островах, Сан-Франциско, Панаму, Галифакс в Канаде и Рейкьявик для приема топлива, продовольствия и для ремонта, если он потребуется. Лодки отправлялись попарно. 25 сентября 1942 года из Петропавловска-Камчатского вышли «Л-15», командиром которой был капитан-лейтенант В. И. Комаров, и «Л-16» под командованием капитан-лейтенанта Д. Ф. Гусарова. Вслед за ними из Владивостока отправились четыре другие лодки.

11 октября, когда до Сан-Франциско оставалось восемьсот двадцать миль, на просторах Тихого океана вдруг раздался сильный взрыв. Над подводной лодкой «Л-16» взметнулся столб воды и дыма. Через две-три минуты она исчезла под водой со всем экипажем. Ее атаковала неизвестная подводная лодка. Сигнальщики другой нашей лодки, «Л-15», обнаружили два перископа. Артиллеристы «Л-15» выпустили по ним пять снарядов, и перископы скрылись под водой.

Переход лодок оказался трудным. Шла война, и опасность подстерегала их в любой точке огромного пути.

Первой 24 января 1943 года пришла в Полярный подводная лодка «С-51», которой командовал капитан 3 ранга И. Ф. Кучеренко. Встретить лодку в гавань прибыли командующий Северным флотом А. Г. Головко, начальник отдела подводного плавания штаба контр-адмирал Н. И. Виноградов и командир бригады подводных лодок Герой Советского Союза капитан 1 ранга И. А. Колышкин.

Остальные лодки прибыли на Северный флот в марте — июне.

Это был первый за всю историю советского подводного флота столь долгий переход. Подводные лодки прошли через два океана — Тихий и Атлантический и девять морей — Японское, Охотское, Берингово, Карибское, Саргассово, Северное, Гренландское, Норвежское и Баренцево. Каждая из них пробыла в море более двух тысяч двухсот часов и оставила за кормой семнадцать тысяч миль.

Отличная выучка подводников-тихоокеанцев, их стремление сразиться с фашистами помогли успешно завершить поход.

Прибывшие на Север лодки активно включились в борьбу с врагом. Их экипажи, продолжая вести боевой счет отважных подводников-североморцев, топили корабли и суда гитлеровцев. Вскоре за боевые заслуги перед Родиной подводная лодка «С-56» была удостоена звания гвардейской и награждена орденом Красного Знамени, «С-51» также стала Краснознаменной, а их бесстрашные командиры Григорий Иванович Щедрин и Иван Фомич Кучеренко получили высокое звание Героя Советского Союза. Эти и другие отличия, заслуженные тихоокеанцами в суровых арктических водах, — еще одно доказательство того, сколь действенной была помощь Тихоокеанского флота своему северному собрату.

Подводные лодки того времени не идут ни в какое сравнение с современными. Но тогда мы считали их отличными.

Техника поистине развивается быстро, и темпы этого развития неимоверно ускоряются. То или иное открытие создает широкие возможности для технического прогресса во многих смежных областях. Даже трудно представить себе, чего достигнет человечество через сто — двести лет.

Мне хочется привести пример ускорения темпов развития техники, знакомый морякам из области подводного судостроения.

Прообразом подводной лодки можно считать «потаенное судно» народного умельца Ефима Никонова, которое он предложил еще в 1719 году. При первых испытаниях присутствовал Петр I. Идея заслуживала внимания, но техника не позволяла должным образом реализовать мечту.

В середине XVIII века англичанин Симонс предложил подводную лодку, созданную на иных принципах, но правильная в основе своей мысль еще не могла стать реальностью. Исторически на очереди еще стояли паровые суда вместо парусных.

Во Франции, которая во времена Наполеона была сильна на суше и слаба на море, Фултон в 1800 году предложил построить подводную лодку «Наутилус» для борьбы с «владычицей морей» Британией. Такое судно было крайне необходимо. Однако попытка воплотить конструкторскую мысль в реальность оказалась безуспешной: идея далеко опередила технические возможности.

Ближе к реальности оказалась подводная лодка нашего соотечественника С. Джевецкого, которую он испытывал в Одессе в конце 1879 года. Это было уже стальное судно, но надежность его действия под водой оказалась недостаточной. Идея плавать «потаенно» под водой временно была оставлена.

Подводные лодки были признаны годными для военных целей только в начале XX века. Окончательно в этом убедились в годы первой мировой войны. Ошеломляющие успехи подводных лодок (потопление в течение двух часов трех английских крейсеров, торпедирование русского крейсера «Паллада») дали мощный толчок развитию подводного оружия. Подводная лодка стала подлинно боевым подводным кораблем.

А через пятьдесят лет после первой мировой войны появились современные атомные подводные гиганты. Они плавают вокруг света без пополнения топливом, ныряют под лед и всплывают точно на Северном полюсе...

Однако, восхищаясь темпами развития техники, я невольно уклонился от темы.

Не ведя боевых действий до августа 1945 года, Тихоокеанский флот не только совершенствовал боевую выучку частей и кораблей, но и вносил значительный вклад в дело победы над фашистской Германией. Кроме того, через Владивосток все военные годы шли грузы из США. Тихоокеанцы по возможности оберегали транспорты от своих и японских мин, а временами, когда возникала опасность нападения японского флота, кое-где даже конвоировали их.

Впитав боевой опыт других наших флотов, Тихоокеанский флот, когда пришел его час, выполнил свой боевой долг. Но об этом позже.

☆

ПОБЕДЫ ДАЮТСЯ НЕЛЕГКО

ЕЩЕ О БАЛТИКЕ

В тревожные дни 1942 года, когда, пользуясь отсутствием второго фронта, фашисты бросали все новые и новые силы для наступления на юге, наибольшие трудности выпали на долю Черноморского флота. Но и зажатый в крохотном районе между Кронштадтом и Ленинградом, Краснознаменный Балтийский флот, находившийся в очень трудных условиях, продолжал сражаться. Смертельная угроза, нависшая над Ленинградом в августе — сентябре 1941 года, заставила балтийцев активно участвовать в защите города революции не только в воздухе и на море, но и на суше.

Моряки возводили многочисленные укрепления, сотни долговременных огневых точек, для которых по инициативе ленинградских судостроителей использовали броневые плиты из заводских запасов. Только на Пулковских высотах было срочно построено двести шесть огневых точек, бронированных отличной корабельной сталью. Большую инициативу в этом деле проявил тогда инженер-капитан 3 ранга (ныне инженер-адмирал) П. Г. Котов.

Уже тогда в систему обороны Ленинграда были включены линкоры «Марат» и «Октябрьская революция», крейсеры «Максим Горький», «Киров», «Петропавловск»

и другие корабли. Быстро вступали в строй десятки флотских батарей на рубежах вокруг Ленинграда. Балтийцы установили 130-миллиметровые морские батареи и орудия, снятые с «Авроры», создали невскую укрепленную позицию; флотским батареям около Ивановских порогов было суждено весь период блокады находиться на переднем крае обороны: лишь Нева отделяла их от противника. Четыре железнодорожные батареи крупного калибра, укомплектованные моряками, находились на позициях, прикрывавших Ленинград с суши. Истребительная авиация флота и зенитная артиллерия кораблей стали органической частью противовоздушной обороны Ленинграда. Всюду на фронте под Ленинградом — и в авиации, и в артиллерии, и в пехоте — можно было встретить моряков. В 1941—1942 годах почти половина личного состава Краснознаменного Балтийского флота защищала Ленинград на сухопутном фронте. Флотская артиллерия с ее большой дальнобойностью и точностью стрельбы умело подавляла батареи врага, посылавшие смерть мирным жителям Ленинграда. Контрбатарейная борьба длилась все девятьсот дней ленинградской блокады.

Я уже писал, что поврежденные бомбами и снарядами линкоры «Марат» и «Октябрьская революция» не могли двигаться, но их пушки били по врагу до конца блокады.

В боях за Ленинград участвовали и недостроенные корабли. Крейсер «Петропавловск», купленный незадолго до войны в Германии, еще не был полностью вооружен. Затягивая поставку вооружения и оборудования, германские власти стремились оставить крейсер небоеспособным. К началу войны на корабль были доставлены полностью лишь две двухорудийные башни и комплект боеприпасов к ним. Все зенитные пушки застряли в Германии. Состояние механизмов позволяло использовать артиллерию — две башни, но выйти в море корабль не мог. Укомплектованный специалистами крейсер с помощью буксиров вывели с завода к причалам Ленинградского торгового порта. Зенитное вооружение установили советское.

В первой половине сентября башенные орудия «Петропавловска» с дистанции в тридцать два километра впервые открыли огонь по врагу. Сделанные в Германии пушки стреляли по частям вермахта. И чем ближе подходили гитлеровцы к Ленинграду, тем яростнее бил по ним

из орудий главного калибра недостроенный «Петропавловск».

Когда немцы подошли к кораблю на четыре километра, ему пришлось бороться не только с авиацией, но и с полевой артиллерией. 17 сентября в «Петропавловск» попало несколько тяжелых снарядов, и он сел на грунт, орудия его замолкли.

Но на этом не кончилась боевая служба крейсера. Действуя скрытно, по ночам, на расстоянии винтовочного выстрела от противника, балтийские моряки и судостроители подготовили крейсер для подъема, поставили его на киль и вывели из ковша порта в Ленинград. Эта небывалая операция воплощала в себе героизм, смекалку и трудовую доблесть защитников Ленинграда.

Когда в январе 1944 года под Ленинградом началось наше наступление, орудия крейсера снова стреляли по врагу. 15 января артиллеристы «Петропавловска» выпустили двести пятьдесят снарядов главного калибра. Через десять дней враг откатился так далеко, что его уже не доставали и дальнобойные пушки крейсера.

Командовали «Петропавловском» вначале А. Г. Ванифатьев, а затем А. К. Павловский. И пусть корабль не выходил в море, балтийцы геройски воевали на нем.

Войска Ленинградского фронта при участии моряков прочно удерживали в 1942 году рубежи на северном берегу Финского залива. Моряки с первых дней войны прикрывали фланг нашей 23-й армии. 20 сентября 1941 года 23-я армия нанесла контрудар противнику, чтобы выбить его из Белоострова. Адмирал В. Ф. Трибуц вспоминает, например, что ему довелось на рассвете 20 сентября командовать всей выделенной для этого боя артиллерией и авиацией флота. В результате массированного огня береговых батарей и корабельной артиллерии, а также стремительного наступления наших сухопутных войск противник был вынужден отойти за линии укрепленного района. Именно на этом рубеже он и оставался до июня 1944 года.

В 1941 году нам удалось удержать ораниенбаумский плацдарм благодаря тому, что в районе Кронштадтской базы по южному берегу Финского залива своевременно соорудили оборонительные рубежи. Их защищали совместно с 8-й армией морские бригады, поддержанные мощны-

ми орудиями фортов Красная Горка и Серая Лошадь. Артиллерия этих фортов и сыграла решающую роль в успехе проведенной операции. Будь Ораниенбаум захвачен врагом, флоту пришлось бы труднее и при прорыве из Таллина, и при эвакуации защитников полуострова Ханко. Кронштадт находился бы под обстрелом неприятельских орудий всех калибров, да и морское сообщение с Ленинградом стало бы невозможным.

Немцы потом очень сожалели, что не смогли овладеть этим плацдармом. Они сокрушались, что не удалось «вытеснить с материка состоявшие главным образом из морской пехоты русские войска, которые с целью защиты Кронштадта удерживали в районе Ораниенбаума и западнее плацдарм 50 километров шириной и 26 километров глубиной». Так пишет в «Истории второй мировой войны» Типпельскирх. Важно и другое. Именно с этого плацдарма наши войска, поддержанные Балтийским флотом, нанесли первый мощный удар по обороне противника в январе 1944 года, когда начались бои за окончательное освобождение города Ленина от фашистской блокады.

В 1942 году на Балтике уже не стоял вопрос — удастся сохранить корабли или их придется взорвать, чтобы не стали добычей врага. Немцев под Ленинградом остановили. Но положение Ленинграда, а значит и Балтийского флота, оставалось трудным. Балтийцы находились в постоянной готовности. Чем ближе шло дело к весне, тем настойчивее стремились немецкая авиация и артиллерия нанести удары по кораблям. Теперь известно, что задачей 1-го воздушного флота «люфтваффе» было уничтожить боевые корабли в Ленинграде и Кронштадте. Но, несмотря на то что только за апрель было совершено шесть крупных массированных налетов и некоторые из кораблей получили повреждения, результаты фашистских бомбежек в конечном итоге были малоэффективными.

Гитлеровское морское командование опасалось наших подводных лодок. В районе Таллин — Гогланд немцы буквально нашпиговали воды Балтики минами. И все же с конца мая в Балтийское море начали прорываться советские лодки. Противник старался с воздуха забросать минами фарватеры у Кронштадта. Наши истребители и зенитная артиллерия не давали его самолетам (а их было выделено более трехсот) ставить мины точно. При этом около сорока фашистских самолетов было сбито. Дивизио-

ны магнитных тральщиков под командованием капитан-лейтенантов М. М. Безбородова и П. П. Еременко расчистили выход в море нашим подводным лодкам.

Бригада подводных лодок капитана 1 ранга А. М. Стеценко (военком И. А. Рывчин, начальник штаба Л. А. Курников) в трудных условиях блокады смогла подготовить лодки к боевым действиям на коммуникациях гитлеровцев. Опытные командиры-подводники Я. П. Афанасьев, Е. Я. Осипов и И. М. Вишневский, командир дивизиона подводных лодок В. А. Егоров и другие провели свои лодки через многочисленные минные поля вслед за тральщиками, над которыми почти непрерывно висела немецкая авиация. Подводникам нелегко было преодолеть сравнительно небольшое расстояние от Кронштадта до острова Лавансари, но еще тяжелее оказался переход от Лавансари на запад. Протяженность этого перехода превышала двести пятьдесят миль, и все же лодки первого эшелона вышли на коммуникации врага. Сорок с лишним суток пробыла в море подводная лодка «Щ-406» Евгения Осипова и вернулась с хорошим боевым счетом. Ее командир заслуженно стал Героем Советского Союза, а подводная лодка — Краснознаменной.

Германское командование не ожидало появления наших подводников в открытом море, оно явно переоценило эффективность своих противолодочных средств. «Чьи же подводные лодки топят наши суда?» — недоумевали сначала немцы, не желая верить, что это были советские лодки, так же, как не хотели верить летом 1941 года, что Берлин бомбила советская авиация. Но когда более тридцати немецких транспортов оказалось на дне Балтики, германскому командованию пришлось убедиться, что советские подводные лодки действуют, и действуют активно.

Нельзя не отдать должное славным делам балтийских подводников, особенно если учесть, насколько важными были в то время для военной промышленности Германии перевозки железной руды из Швеции. Каждый выход наших лодок в море был связан со смертельным риском. Не все они вернулись в родные базы: не возвратилась в Кронштадт подводная лодка «Щ-317», вблизи острова Сескар погибла «Щ-405»...

Бывший командующий Балтийским флотом адмирал В. Ф. Трибуц подробно рассказывает об этих смелых походах в своей книге «Подводники Балтики атакуют».

Теперь, много лет спустя, знакомясь с немецкими документами, на которых стоит гриф «Совершенно секретно, только для командования», убеждаешься, как просчиталась верхушка третьего рейха, составляя план «Барбаросса». Она поторопилась заранее списать со счета Краснознаменный Балтийский флот. А он жил, сражался и не только оборонялся, но и наступал. Действовала и флотская авиация. За 1942 год летчики-балтийцы совершили около тридцати тысяч боевых вылетов, причем почти половину из них над морем в поиске «подходящей» цели. В этих полетах участвовали и летчики известного полка Е. Н. Преображенского, о котором шла речь в главе «Крылья Балтики над Берлином». Теперь с ленинградских аэродромов приходилось лететь шесть — восемь часов, чтобы добраться до морских путей сообщения противника, обнаружить транспорт и атаковать его. Как правило, летчики использовали для атак торпеды. А попасть торпедой в цель с самолета очень непросто.

В крейсерских полетах особенно отличились летчики А. З. Пятков, К. С. Деревянных, Г. Я. Червоноокий. С Пятковым мне пришлось некоторое время спустя несколько раз летать из Владивостока в Москву, и он вспоминал одиночные полеты над Балтикой как самые опасные из всех, в каких ему удалось участвовать.

Борьба наших торпедоносцев с транспортами противника, то затихая, то обостряясь, шла до самых последних дней войны. Об одном заслуживающем внимания боевом эпизоде напомнила мне не так давно «Красная звезда». Был апрель 1944 года. Советские войска успешно очищали от фашистов родную землю. Много городов, больших и малых, было освобождено от оккупантов, но Таллин, памятный сражениями в начале войны, находился еще в их руках. Морем непрерывно поступали туда грузы и пополнение для немецкой армии. Советскому командованию стало известно, что в ночь на 6 апреля из Штеттина в Таллин вышел крупный транспорт водоизмещением 12 тысяч тонн. 1-й гвардейский авиационный полк получил задание атаковать и уничтожить транспорт. В воздух поднялся сам командир полка гвардии подполковник И. И. Борзов. Штурманом с ним полетел Н. Д. Котов. Оба

считались прославленными мастерами торпедирования. В этом полете военная удача снова сопутствовала им. Обнаружив довольно быстро транспорт, Борзов выпустил торпеду и пронесся над самыми мачтами. После сильного взрыва транспорт пошел ко дну. И. И. Борзов и Н. Д. Котов стали Героями Советского Союза.

Наши морские коммуникации в 1942 году проходили под носом у врага и также требовали постоянного прикрытия флотской авиацией.

В книге «Накануне» я уже писал, насколько велика была в случае войны минная опасность на Балтике. Без многократного предварительного траления фарватеров не мог выйти в море ни один транспорт, ни один боевой корабль. Особенно тщательно приходилось тралить пути от Ленинграда к Кронштадту и Ораниенбауму и от Кронштадта к Лавансари, по которым в 1942 году балтийцы перевезли десятки тысяч человек и немало грузов. Охраной водного района КБФ командовал капитан 1 ранга Ю. В. Ладинский. Много рискованных выходов совершили экипажи тральщиков, этих скромных тружеников моря, бесстрашно действовавших вблизи от берега, занятого противником. Это было траление под прицелом врага.

12 сентября 1941 года я возвращался на самолете из Ленинграда в Москву. Наш «дуглас» шел низко над городом Новая Ладога. Под крылом самолета в водах озера и канала мелькали баржи, катера, небольшие суда. Где-то здесь были и боевые корабли Ладожской военной флотилии.

Эту флотилию, расформированную после заключения мирного договора с Финляндией в 1940 году, вновь срочно сформировали в 1941 году, после того как Финляндия вступила в войну на стороне германских агрессоров. В флотилию вошли корабли и катера учебного отряда, Ладожского пограничного отряда и мобилизованные суда гражданского флота. Балтийцы передали флотилии сторожевые корабли, тральщики, бронекатера, катера «морские охотники». Теперь, когда Ленинград был окружен, задачи резко усложнились.

Еще 30 августа Государственный Комитет Обороны обязал Военный совет Ленинградского фронта принять меры для доставки в город всего необходимого, в первую

очередь продовольствия. Сбросив сотни зажигательных бомб, фашисты подожгли знаменитые Бадаевские склады за Невской заставой, где хранились значительные запасы продуктов для жителей более чем трехмиллионного города. Не одни сутки на месте пожара поднимался до самого неба густой дым, подсвеченный по ночам красным пламенем. В начале сентября в Ленинграде был всего полумесячный запас муки. Авиационного бензина оставалось на десять дней, автомобильного и того меньше — дней на семь-восемь. Единственный путь, по которому можно было снабжать теперь осажденный город, лежал через Ладожское озеро. Военный совет фронта поручил Ладожской военной флотилии и Северо-Западному речному пароходству все перевозки из Новой Ладоги и Волховстроя в Ленинград и обратно. Речные суда — баржи и буксиры — вынуждены были ходить по бурному осеннему озеру. На западном берегу не существовало специально оборудованного места выгрузки, и в бухте Осиновец пришлось срочно строить порт. 12 сентября к берегу бухты, где еще не было оборудованных причалов, пришли две первые баржи, каждая с ценным грузом в восемьсот тонн зерна.

«Дорогой жизни» называли этот единственный путь в блокированный Ленинград.

В нашей печати, литературе, в различных устных выступлениях Дорогу жизни иногда отождествляют с ледовой трассой. Объясняется это, видимо, тем, что летние перевозки Ладожской военной флотилии и Северо-Западного пароходства считались их обычным, хотя и трудным, делом. Совсем другое — ледовая трасса. В мирное время никто и представить себе не мог, что по льду Ладоги будет налажено регулярное движение целых колонн автомашин, сопряженное с невероятными трудностями.

Но где и кому было легко в годы войны на Ладоге? И ледовая трасса и водная коммуникация — все, вместе взятое, являлось Дорогой жизни для Ленинграда. Экипажи боевых кораблей Ладожской флотилии и судов речного пароходства с одинаковым риском и отвагой доставляли по этой дороге воинские части и грузы для Ленинграда. Только с 12 сентября по 1 декабря 1941 года они перебросили через Ладогу сорок тысяч человек и более шестидесяти тысяч тонн грузов.

Понимая огромное значение Дороги жизни, фашисты

ожесточенно бомбили корабли и суда, порты погрузки и разгрузки. Героически защищая ладожскую коммуникацию, в эти месяцы погибли канонерская лодка «Олекма», тральщик «ТЩ-122» и спасательный корабль «Водолаз».

Ставка и Генеральный штаб не раз обращали внимание на ту часть озера, где к не оборудованному еще порту в Осиновце шли под охраной кораблей флотилии речные суда и баржи с продовольствием и боеприпасами. В разговорах со мной Б. М. Шапошников требовал увеличить перевозки в Ленинград и уменьшить потери. «Вы понимаете, что это значит?» — передал он мне однажды слова И. В. Сталина. Это было в октябре 1941 года.

В ту тяжелую осень Ладожской флотилии приходилось заниматься не только перевозкой войск и грузов в Ленинград. В октябре — ноябре обострилась обстановка на Волховском фронте. Пал Тихвин. Возникла угроза Волховстрою. По решению Ставки из Ленинграда на Волховский фронт через Ладогу срочно направили две стрелковые дивизии и бригаду морской пехоты. Им пришлось с ходу вступить в бой. Волховстрой был спасен.

В конце ноября плавающий лед стал мешать движению по озеру, но ладожцы геройски несли свою боевую вахту. Вплоть до 29 ноября отдельные суда продолжали упорно пробиваться в Осиновец, хотя уже 22 ноября начала действовать ледовая трасса.

Едва появился первый лед, как моряки-гидрографы вместе с бойцами дорожно-эксплуатационного полка принялись прокладывать ледовую трассу через озеро. Вскоре по ней пошли сани с хлебом. Но ждать, пока лед станет абсолютно надежным, возможности не было. Ленинград жил, сражался и работал в тисках блокады. Он голодал. И поэтому 22 ноября на этой трассе зарокотали моторы первых грузовых машин с продовольствием. Доставленное ценой огромного риска, оно спасло жизнь тысячам ленинградцев.

Суровой зимой ладожцы готовились к навигации 1942 года. Сооружали порты, монтировали секционные металлические и строили деревянные баржи.

Навигация 1942 года открылась в конце мая, а закончилась только с наступлением января 1943 года. Дорога жизни на Ладоге действовала, пока не была прорвана блокада Ленинграда. По ней перевезли в обоих направлениях около двух миллионов человек, причем более миллиона —

по воде. На судах же ладожцы доставили один миллион шестьсот девяносто тысяч тонн грузов.

Выполняя личный приказ Гитлера, вражеская авиация днем и ночью бомбила трассу. Только за лето 1942 года фашисты сбросили здесь шесть тысяч четыреста бомб, но это не поколебало стойкости и героизма тружеников и воинов Ладоги.

Борясь за коммуникации на Ладоге, немцы и финны попытались высадить десант на остров Сухо, который прикрывал восточную часть трассы. На рассвете 22 октября более двадцати военных судов, вооруженных артиллерией и крупнокалиберными пулеметами, под прикрытием пятнадцати самолетов, были обнаружены на подходе к нашему побережью. Меры, принятые командованием Ладожской флотилии и Балтийского флота, были быстрыми и энергичными. Не прошло и часа, как по вражескому десанту, уже успевшему подойти к острову и начать высадку, ударили наши самолеты. Корабли флотилии смело вступили в бой, не считаясь с численным перевесом врага. Меткий огонь вела по врагу и береговая артиллерия с острова Сухо. Как мне рассказывали потом очевидцы, основная тяжесть отражения вражеского десанта легла на береговую батарею.

Эта, казалось бы, незначительная операция противника вызвала обоснованное беспокойство и в Ставке. Когда я прибыл в Кремль для доклада, там уже получили донесения из Ленинграда. Дело осложнялось тем, что Ленинградский фронт не мог в то время помочь защитникам острова крупными силами. Разгромить десант способны были только части флота и авиации. Вскоре я получил донесение Военного совета КБФ об успешном отражении десанта и вечером 22 октября сообщил в Ставку: «Десант разгромлен».

В начале ноября я обратился за разрешением вновь выехать в Ленинград. Получив согласие, 8 ноября вылетел туда через Новую Ладогу. С командующим Балтийским флотом В. Ф. Трибуцем и командующим флотилией В. С. Чероковым осматривал там трофеи. Они были невелики: несколько полузатопленных десантных судов. А всего враг потерял семнадцать десантных судов и четырнадцать самолетов.

После боя у острова Сухо наша флотилия стала полностью господствовать в водах Ладоги и обеспечила беспе-

ребойное движение по Дороге жизни. Геройски воевали ладожцы и после прорыва блокады Ленинграда. В июне — июле 1944 года, когда советские войска перешли в наступление на Карельском перешейке и в Карелии, корабли флотилии высадили десант в тыл финской армии, в устье реки Тулоксы, ладожцы поддерживали артиллерийским огнем наступавшие части. Они переправляли войска через реку Свирь и Ладогу.

За мужество и героизм, проявленные ее моряками, Ладожская флотилия в июле 1944 года была награждена орденом Красного Знамени.

Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин, вручая в Балтийске 24 июля 1965 года второй орден Красного Знамени Балтийскому флоту, в состав которого в годы войны входила и Ладожская флотилия, сказал: «Много сделали моряки и для того, чтобы в неимоверно трудных условиях наладить связь осажденного города со страной, чтобы жила и действовала проходящая через Ладогу «Дорога жизни», как ее тогда называли ленинградцы» [1].

Да, ладожцы заслужили высокую оценку нашего правительства.

Тяжелая обстановка под Ленинградом и продвижение частей противника с финской территории уже в первой половине августа вынудили приступить к формированию Онежской флотилии. 7 августа 1941 года по предложению моряков главнокомандование Северо-Западного направления в предвидении операций на Онежском озере приняло решение о формировании флотилии. Первым командующим флотилией был назначен капитан 2 ранга А. П. Дьяконов, комиссаром — батальонный комиссар С. М. Белокопытов.

Для начала пять буксиров были переоборудованы под канонерские лодки с установкой на них небольших пушек. В середине сентября они уже вступили в строй как боевые корабли. Численность флотилии на 1 октября составляла всего лишь около 500 человек.

Флотилии предстояло взаимодействовать с 7-й и 32-й армиями. Сухопутные части чувствовали необходи-

---

[1] «Красная звезда», 25 июля 1965 года.

мость помощи со стороны Онежского озера, поэтому в октябре на флотилию спешно перебросили из Зеленодольска четыре бронекатера; было вооружено несколько тральщиков. Однако надвинувшийся ледостав на какое-то время приостановил деятельность флотилии.

В апреле 1942 года приказом Наркома ВМФ на Онежском озере был сформирован Онежский отряд кораблей, более сильный, чем флотилия, и подчиненный непосредственно Наркомату ВМФ. Он состоял из дивизиона канонерских лодок (7 единиц), дивизиона бронекатеров (8 единиц), дивизиона катерных тральщиков (5 единиц), четырех сторожевых и различных вспомогательных кораблей. Всего к лету 1942 года на Онежском озере насчитывалось уже около 30 кораблей.

Чтобы действия отряда были более успешными, в его состав включили плавучую 76-миллиметровую батарею и 31-й отдельный батальон морской пехоты. Численный состав отряда вырос до двух тысяч человек.

В самом конце 1942 года отряд был переформирован в Онежскую военную флотилию.

Оказывая поддержку той или иной дивизии, сражавшейся в прибрежном районе, особенно активно и эффективно действовали бронекатера флотилии и канонерские лодки. Своим огнем они не раз обеспечивали успех операциям сухопутных частей. Не случайно такую высокую оценку действиям Онежской флотилии дали командующий 7-й армией и командир 272-й стрелковой дивизии, как написал в своей книге Маршал Советского Союза К. А. Мерецков.

Моряки Онежской флотилии первыми ворвались в столицу Советской Карелии — город Петрозаводск, когда противник отступал под ударами советских войск.

Мне предстоит более подробно рассказать о действиях Онежской флотилии, ведь онежцы сражались так же храбро и умело, как и другие флотилии. Но этот разговор уже выходит за рамки настоящей книги.

«ПОГИБАЮ, НО НЕ СДАЮСЬ!..»

О наших речных флотилиях даже в шеститомной «Истории Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945» сказано незаслуженно мало. По сущест-

ву, там лишь упоминаются Пинская, Волжская, Дунайская, Днепровская и Краснознаменная Амурская флотилии.

Думаю, что не обижу наших военных историков и мемуаристов, если скажу, что они (и я в том числе) в большом долгу перед моряками речных кораблей. И мне хочется в какой-то мере возместить этот долг, в данном случае по отношению к Пинской флотилии.

Наличие у нас речных флотилий показывает, какое значение придавалось Генеральным штабом и Наркоматом ВМФ совместным действиям в случае войны.

Еще в предвоенные годы, руководствуясь едиными стратегическими планами, наши флотилии учились тесно взаимодействовать с сухопутными частями. И в этом прежде всего заслуга оперативных органов. Не случайно, анализируя действия сил Советского Военно-Морского Флота на реках и озерах, западный историк Ю. Майстер отмечает, что «советское командование речных и озерных флотилий успешнее справилось со своими задачами», чем немецко-фашистское командование. И не случайно, что наши флотилии сопровождали сухопутные войска в их победном шествии на запад от Волги до Берлина. Однако об этом речь будет идти впереди.

Опыт гражданской войны, а позже — боев во время конфликта на КВЖД показал, как необходимо боевое содружество моряков речных кораблей с армией. Вот почему мы всегда уделяли внимание речным флотилиям, и в частности Днепровской (впоследствии Пинской), главной базой которой долгое время был Киев. Осенью 1939 года, после освобождения Западной Украины и Западной Белоруссии, наша граница передвинулась западнее. Речные корабли решено было перебазировать поближе к ней (на случай военных действий мы оптимистически рассматривали Киев как город далекого тыла). Мне довелось обсуждать этот вопрос с начальником Генерального штаба Б. М. Шапошниковым, а потом докладывать о нем И. В. Сталину. Было принято предложение Наркомата ВМФ перевести командование флотилии в Пинск, где уже с осени 1939 года базировались некоторые наши корабли.

Значение Пинской флотилии особенно возросло, когда стала очевидной опасность нападения фашистской Германии. В январе 1940 года правительство приняло реше-

ние построить девять новых мониторов и восемьдесят пять бронекатеров; бо́льшая их часть предназначалась для Пинской флотилии.

Полностью осуществить эти планы мы не успели, но к началу войны Пинская флотилия представляла значительную силу; ее мониторы, канонерские лодки, сторожевые корабли и бронекатера были вооружены морскими орудиями, крупнокалиберными пулеметами. Все корабли входили в дивизионы, отряды и группы однородных кораблей. Такая форма организации позволяла сделать управление достаточно гибким и эффективно использовать флотилию.

Утром 22 июня 1941 года, всего через несколько часов после того, как фашистская авиация обрушила ураганный огонь на советские погранзаставы, на Брестскую крепость, корабли Пинской флотилии уже шли в Днепровско-Бугский канал, в Кобрин, на помощь войскам 4-й армии Западного фронта на брестском направлении. Передовой отряд (монитор и четыре бронекатера) шел под флагом начальника штаба флотилии капитана 2 ранга Г. И. Брахтмана.

Мы в Наркомате ВМФ внимательно следили за тем, как развертываются события в приграничных западных районах. Первые доклады начальника Главного морского штаба начинались обычно с положения на Балтике, на Дунае и на Пинской флотилии. Уже к 24 июня стало ясно, что планы действий флотилии, разработанные в мирное время, нарушены. Севернее и южнее Днепровско-Бугского канала с ожесточенными боями отходили от Бреста разрозненные части 4-й армии. Опасаясь начавшегося падения уровня воды в канале — немцам все-таки удалось разбомбить шлюзы, — командующий флотилией контр-адмирал Д. Д. Рогачев решил вывести корабли из канала.

Дмитрий Дмитриевич до войны много лет провел на кораблях различных речных флотилий, отлично знал специфику службы на реках, а специальность речника не такая уж простая, как может показаться.

Итак, соединения Пинской флотилии оказались на стыке двух крупных групп неприятельских армий «Юг» и «Центр», наступавших вдоль берегов Припяти. Эта же река стала естественным рубежом и двух наших фронтов: Западного и Юго-Западного. Вместе с войсками отступа-

ла и флотилия. Сосредоточившись в Мозыре, корабли помогали переправлять сухопутные части через Припять.

Обстановка сложилась так, что связь со штабом флотилии часто прерывалась, оперативные сводки о действиях кораблей поступали нерегулярно. Приходилось зачастую полагаться на то, что командование флотилии будет принимать самостоятельные решения. И надо сказать, оно оказалось на должной высоте. Нередко корабли вели бой, когда один берег был захвачен фашистами. Случалось им также прорываться по реке, когда враг был уже на обоих берегах. И в этой сложной обстановке моряки сражались мужественно, со знанием дела. Артиллерийским огнем корабли поддерживали войска, оборонявшие предмостные позиции, прикрывали свои переправы и разрушали вражеские, высаживали десанты. Моряки смело вступали в бой, даже если на каждое корабельное орудие приходилось по нескольку вражеских.

Во второй половине июля в районе Кременчуг—Черкассы фашистам удалось выйти к Днепру. Корабли флотилии старались помочь нашим стойко оборонявшимся частям. На мой взгляд, одной из самых замечательных боевых операций флотилии в те дни был ночной набег на позиции противника в районе села Гребени.

Захватив это село на западном берегу Днепра, враг стягивал туда свои части: готовился форсировать реку. В темную, безлунную ночь на 3 августа монитор «Левачев», плавучая база «Белоруссия» и два бронекатера под командой капитана 1 ранга И. Л. Кравца скрытно приблизились к селу Гребени. До берега оставалось меньше километра, когда корабли открыли шквальный огонь из орудий и пулеметов. В свете вспыхнувших на берегу пожаров было видно, как мечутся по улицам села застигнутые врасплох фашисты.

Вокруг кораблей беспрерывно поднимались всплески — это открыли ответный огонь немецкие батареи. Одно прямое попадание, другое... Тяжело ранен лейтенант Кротов, управлявший огнем «Левачева». Его место занял командир башни старшина Буланый, хотя он тоже был ранен.

Поддержанные артиллерией кораблей, наши части выбили немцев из Гребеней. «Дали пить немцам из Днепра!» — шутили потом моряки. Более шестисот убитых и тяжело раненных гитлеровцев, автомашины с боеприпаса-

ми, мотоциклы, понтоны, приготовленные для переправы, — все это осталось на улицах села как убедительное доказательство меткости корабельных артиллеристов.

В августе постепенно возникала угроза окружения наших войск под Киевом. Об исключительной самоотверженности моряков в те августовские дни написано пока незаслуженно мало. В середине августа в районе Кременчуга находились монитор «Жемчужин» и канонерские лодки «Верный» и «Передовой». Они не раз оказывались под сильным огнем врага. В одном из боев «Жемчужин», получив несколько прямых попаданий, вышел из строя. Канонерская лодка «Передовой» пострадала от артобстрела. Она потеряла ход и не могла помочь морякам с «Жемчужина». Тогда командир «Верного» старший лейтенант А. Ф. Терехин, искусно маневрируя под огнем, взял «Жемчужин» на буксир и вывел его из-под обстрела, хотя его корабль тоже получил серьезные повреждения. После этого боя «Верному» было приказано прорваться в Черкассы. На берегу находились фашисты, а прорываться пришлось днем. Перед кораблем стояла сплошная стена огня. Но, маневрируя и отстреливаясь, канонерская лодка продолжала пробиваться. Четыре часа длился неравный бой. Дважды разрывами снарядов был сбит флаг корабля, но каждый раз его поднимали снова.

И «Верный» прошел сквозь огневую завесу. На берегу горели немецкие бронемашины и танки, уничтоженные его меткими комендорами.

В конце августа вся излучина Днепра от Черкасс до Херсона оказалась в руках врага. Командованию флотилии стало ясно, что надежды на отход теперь нет. Но моряки, сознавая это, продолжали самоотверженно помогать сухопутным частям, в особенности при переправе на левый берег Днепра, севернее Киева. Военный совет Юго-Западного фронта поблагодарил их в приказе: «Задачи вами выполнены в духе традиций советских моряков».

15—19 сентября флотилия вела последние бои под Киевом. Четыре монитора и несколько катеров, пока не вышли снаряды, били по переправе немецких войск. Когда был израсходован весь боезапас, моряки взорвали свои корабли, подняв на них сигналы: «Погибаю, но не сдаюсь!» Ни один корабль флотилии не достался врагу.

Теперь моряки стали воевать на суше. Первый отряд — шестьсот сорок человек — в районе Нежина любой

ценой должен был сдержать врага, чтобы обеспечить отход 37-й армии. К концу дня 13 сентября в отряде осталось в живых всего несколько десятков человек. Отойдя к Борисполю, они присоединились к одной из частей.

В сентябрьских боях под Киевом погиб комиссар флотилии И. И. Кузнецов, 18 сентября был тяжело ранен и командующий флотилией Д. Д. Рогачев. Но это стало известно не сразу. Сначала я узнал, что контр-адмирал Д. Д. Рогачев находится в Полтаве в госпитале, а о комиссаре флотилии И. И. Кузнецове мы долго не имели достоверных сведений. Позже моряки, вышедшие из окружения под Киевом, рассказали, что он погиб в бою при прорыве.

Стало известно, что многие моряки Пинской флотилии, пройдя сотни километров по захваченной врагом земле, перешли линию фронта и вернулись на флот. Одну из таких групп привел капитан-лейтенант С. П. Лысенко, командир дивизиона бронекатеров. Затопив катера, моряки спрятали на груди боевые флаги кораблей и пронесли их через все опасности. С. П. Лысенко и его подчиненные отважно сражались под Сталинградом. Храбрый командир, став уже капитаном 3 ранга, погиб в бою, когда вел бронекатер к волжскому берегу. А воспитанные им моряки закончили войну на Шпрее и Дунае, под Веной и Берлином.

С особым чувством перечитываешь теперь строки приказа Военного совета Юго-Западного фронта от 10 сентября 1941 года, в котором говорится, что Пинская флотилия в борьбе с немецкими фашистами показала и показывает образцы мужества и отваги, не щадя ни крови, ни самой жизни... Десятки командиров и краснофлотцев были представлены тогда к правительственным наградам. А в суровом 1941 году заслужить награду было непросто: давали их скупо.

5 октября 1941 года я подписал приказ о расформировании Пинской флотилии. Подписывать было нелегко: мы знали, что все корабли флотилии погибли в тяжелых боях, а оставшиеся в живых моряки сражаются на суше.

В те дни трудно было назвать самых отважных. Теперь это надо сделать. Из тех, кто сражался на кораблях, нельзя не вспомнить капитана 3 ранга Н. Ф. Пецуху, майора В. Н. Доброжинского, старшего лейтенанта А. Ф. Терехина, старшин 2-й статьи Л. С. Щербину и

И. М. Шафранского, а среди офицеров, руководивших боевыми действиями флотилии, — К. В. Максименко, Г. И. Брахтмана, И. Л. Кравца. Ивана Лаврентьевича Кравца, замечательного специалиста-катерника, я хорошо знал по службе на Черном море. Никогда он, видимо, и не думал, что ему придется воевать на Днепре...

Командиров-речников, как правило, отличает особое умение, даже мастерство в организации взаимодействия с сухопутными частями. Это имело большое значение и в тяжелые дни первого военного лета и позже, когда наступил перелом и наши войска пошли на запад. Тогда мы вновь сформировали флотилию на Днепре. Те же группы немецких армий «Юг» и «Центр», которые рвались через Днепр на восток в сорок первом, катились теперь обратно — к исходным пунктам их пресловутого «дранг нах Остен!». В 1944 году корабли возрожденной Днепровской флотилии вошли в освобожденный Пинск и двинулись дальше — на Вислу и Одер. Три бригады речных кораблей и бригада траления помогали нашим сухопутным частям до самого конца войны — до штурма Берлина. Так было и на Дунае.

НА ВЕЛИКОЙ РУССКОЙ РЕКЕ

Тяжелыми, очень тяжелыми были лето и осень 1942 года. Нелегко было нам заставить еще достаточно мощную в то время военную машину фашистской Германии дать задний ход. У немцев хватило силы начать в том году крупное летнее наступление. Их армии дошли до Кавказского хребта, развернули бои на улицах Сталинграда.

Эти месяцы навсегда останутся в памяти народной, как остались в ней критические недели боев под Москвой в октябре 1941 года, оборона Севастополя и Одессы, девятьсот дней блокады Ленинграда.

В летнем наступлении 1942 года ценой невероятных усилий противнику удалось достичь значительных успехов. Но наш народ не мог примириться с мыслью о фашистской неволе. Советские люди верили в нашу окончательную победу и способны были выдержать во имя нее любые испытания. Все это предвещало решительный перелом в смертельной схватке. В самом разгаре была народная война, охватившая всю страну. Воевали фронт и тыл, военные и гражданские люди, мужчины и женщины.

Самый трудный, первый год войны был для нас великой школой. Бойцы и командиры учились не только стоять насмерть, но и, где можно, самим переходить в наступление. Военачальники учились не только проводить отдельные сражения, но и разрабатывать планы крупных стратегических операций. Выросли талантливые полководцы, умело, творчески, инициативно выполнявшие директивы Ставки. Перебазировав заводы в глубокий тыл, построив там же новые, страна давала фронту самую совершенную технику, причем в нужных количествах. Сталинграду, где решалась судьба не только армии Паулюса, но и нечто большее, осенью 1942 года наш героический тыл слал танки, самолеты, пушки и все необходимое для величайшего сражения. Инициатива переходила в наши руки.

Сталинградская битва с новой силой показала превосходство советского военного искусства и советской техники. Гитлеру ничего не оставалось, как отметить свое поражение под Сталинградом общенациональным трехдневным трауром. Самым важным итогом этой битвы было то, что стратегическая инициатива окончательно перешла в руки Советских Вооруженных Сил.

Правда, летом 1943 года в битве под Курском немецкое командование попыталось взять реванш, но безуспешно. Как известно, в ответ последовали один за другим удары наших войск. Дело шло к окончательной нашей победе.

В военно-исторической и мемуарной литературе дана высокая оценка ратным подвигам военных моряков в Сталинградской битве. Так, бывший командующий 62-й армией В. И. Чуйков в своих воспоминаниях отмечает:

«О героизме моряков Волжской флотилии сказано много. Я лишь добавлю, что этот героизм был достоин лучших свершений этого величайшего сражения».

Вспоминается рассказ командира канонерской лодки «Усыскин», входившей в состав Волжской военной флотилии, о том, как в критический период обороны Сталинграда генерал А. И. Еременко, командовавший фронтом, посетил корабль и расцеловал комендоров за меткую стрельбу по вражеским танкам.

Бывает, конечно, что многое со временем забывается. Но может ли забыться такое?

О боевых делах Волжской флотилии рассказано еще далеко не все.

В июле 1941 года Наркомат ВМФ внес в ГКО предложение сформировать на Волге учебный отряд, чтобы в спокойных условиях глубокого тыла готовить личный состав для пополнения воюющих флотов. В октябрьские дни наступления немцев на Москву этот отряд преобразовали в Волжскую военную флотилию. В нее вошли семь канонерских лодок, оборудованных из речных судов, пятнадцать бронекатеров, около тридцати тральщиков и две плавучие батареи.

Из этого видно, что еще в 1941 году и ГКО и Ставка учитывали военное значение Волги как мощной транспортной артерии. В 1942 году с приближением линии фронта предвиделись крупные перевозки по Волжскому пути. Но никто из нас тогда не предполагал, что довольно скоро именно здесь противник предпримет решительное наступление, стремясь выйти к Волге, и что Волжской флотилии суждено будет выполнять ответственные задачи не только по обеспечению движения судов, но и в самой битве за Сталинград.

В апреле 1942 года появились признаки готовящегося наступления немцев. Приходилось только гадать, на каком участке фронта, протянувшемся от Мурманска до Севастополя, гитлеровское командование будет искать возможность осуществить свой уже провалившийся однажды план «Барбаросса».

Едва открылась навигация, как по Волге потянулись караваны судов и барж. Среди потока различных грузов главное место занимали нефтепродукты, от них зависела боеспособность фронтов.

В июне над великой русской рекой появились немецкие самолеты-разведчики. Они предвещали серьезную угрозу с воздуха. И действительно, в июле гитлеровская авиация начала минирование фарватера. На всем протяжении реки от Астрахани до Саратова с наступлением темноты в воздухе то тут, то там слышался зловещий гул и в воду падали мины.

Возникла серьезная угроза для судоходства. Электромагнитные немецкие мины требовали особых средств борьбы с ними — специальных тралов и размагниченных

тральщиков. Мы не имели на Волге ни того, ни другого. Пришлось в срочном порядке переоборудовать в тральщики два десятка деревянных речных судов и несколько барж. Командовать созданной таким образом бригадой тральщиков был назначен бывалый моряк и опытный специалист контр-адмирал Б. В. Хорошхин. Дивизионы его бригады спешно направлялись на опасные участки между Астраханью и Саратовом.

В июле обозначилось направление удара противника из большой излучины Дона прямо на Сталинград. За сравнительно короткое время гитлеровцы поставили на Волге до трехсот пятидесяти мин. Временами мы не успевали их обезвреживать, и тогда создавалась угроза прекращения движения по реке. Самым напряженным месяцем был август. Пятьсот постов наблюдения, развернутых для обнаружения сброшенных мин, десятки вооруженных судов и катеров, проводивших почти круглосуточное траление и выбор обходных фарватеров, с трудом обеспечивали движение. К тому же немецкая авиация начала бомбить суда в портах и на переходах. Упорная борьба с минами и самолетами шла на протяжении тысячи километров. Грузовые суда ходили теперь уже не в одиночку, как прежде, а караванами, в сопровождении боевых кораблей, вооруженных зенитными пушками.

Командующий флотилией Д. Д. Рогачев — это он в начале войны возглавлял Пинскую флотилию — и комиссар А. Л. Расскин, которого я знал еще по обороне Ханко, всеми возможными способами старались обеспечить безопасность судоходства по столь важному Волжскому пути. Но враг действовал все активнее. Моряки геройски отражали натиск гитлеровцев, не считаясь с опасностью. Именно в это время мы потеряли от бомб около шестидесяти различных судов. До двадцати судов подорвались на минах. Возле Сталинграда погибли пароходы «Тимирязев» и «Академик Лядов», буксирные пароходы «Алтай» и «Ленинградская правда». Но движение по реке продолжалось. Команды гражданских судов в условиях опасности действовали так же решительно, как и военные моряки.

Нелегкая задача, возложенная на контр-адмирала Хорошхина, в августе стала в несколько раз тяжелее. Возглавляя траление, Борис Владимирович находился на самых опасных участках, личным примером воодушевляя своих людей. Когда в двухстах километрах ниже Сталин-

града, возле Никольского, скопившиеся караваны образовали пробку, Хорошхин с двумя бронекатерами тотчас направился туда. При подходе к Никольскому раздался сильный взрыв, и объятый пламенем бронекатер, на котором держал свой флаг Хорошхин, исчез под водой. Шедший за ним на небольшой дистанции второй бронекатер, подойдя к месту взрыва, уже никого и ничего не обнаружил: погибла вся команда вместе с отважным адмиралом.

Командование Сталинградского фронта, которому решением Ставки Верховного Главнокомандующего была передана в оперативное подчинение флотилия, помогло ей истребителями. Так называемые аэродромы-засады хорошо послужили для защиты речных судов от немецкой авиации. Только 14 августа группа самолетов-истребителей 268-й авиационной дивизии полковника Б. А. Сиднева успешно отразила несколько атак. 16 августа немецкие самолеты вновь атаковали караваны, но были отогнаны. При этом враг потерял два «юнкерса».

Исключительный героизм в те дни проявили зенитчики речных судов. Военные моряки-артиллеристы на пароходе «Сократ», который шел с баржами, выдержали сорок восемь атак немецких самолетов. Три бомбардировщика им удалось сбить. Весь груз был доставлен по назначению.

Для конвоирования караванов широко использовались бронекатера. Только в августе бронекатера бригады речных кораблей контр-адмирала С. М. Воробьева отразили сто шестьдесят две воздушные атаки. 2-й дивизион бронекатеров под командованием капитана 3 ранга А. И. Пескова отразил сто девяносто воздушных атак и сбил четыре фашистских самолета.

Потребовалась исключительно слаженная и дружная работа командования флотилии и речного пароходства. Д. Д. Рогачев и начальник технического участка пути К. С. Емельянов нередко совместно вели рекогносцировку русла реки в поисках более безопасного фарватера.

Командам тральщиков особенно много хлопот доставляли новые высокочувствительные немецкие мины. В тот период противник применил на Волге разнотипные неконтактные мины. На них подрывались и грузовые суда и боевые корабли иногда даже после многократного траления фарватера. Встречались мины, в которых прибо-

ры для взрыва становились опасными лишь через сутки после постановки. Все это заставляло тралить фарватеры изо дня в день.

В обстановке быстро надвигавшейся угрозы Сталинграду флотилия по требованию командования фронта все свои силы сосредоточила на артиллерийской поддержке сухопутных частей, сражавшихся на оборонительном рубеже. Наступление 4-й немецкой танковой армии из районов Котельниково и Абганерово создало необходимость стянуть все корабли южнее города, где оборонялись наши 64-я и 57-я армии.

Три канонерские лодки, шесть бронекатеров и две плавучие батареи 1-й бригады кораблей под командованием контр-адмирала С. М. Воробьева и комиссара С. Д. Бережного взаимодействовали с 64-й армией. 2-я бригада в составе четырех канонерских лодок и четырех бронекатеров под командованием контр-адмирала Т. А. Новикова и комиссара И. И. Величко находилась в оперативном подчинении командования 57-й армии.

Одним из соединений 64-й армии, с которым особенно тесно пришлось взаимодействовать кораблям, была 422-я стрелковая дивизия. В течение всего периода тяжелых боев командующий флотилией Д. Д. Рогачев имел непосредственную связь с командиром дивизии И. К. Морозовым.

— В критические дни августовских и сентябрьских боев 1942 года дивизия крайне нуждалась в огневой поддержке, — вспоминал позднее генерал-майор И. К. Морозов. — И поддержка пришла со стороны Волжской флотилии. С наступлением темноты корабли занимали позиции поближе к противнику, а с рассветом громили его.

И. К. Морозов и командующий флотилией договаривались о системе целеуказаний, знакомили друг друга с обстановкой и готовились к новым совместным действиям.

Об одной из таких встреч хочется рассказать словами комдива:

«Когда нависла смертельная опасность над войсками соседней 62-й армии, мы снова встретились с контр-адмиралом Рогачевым. Немецкое командование решило во что бы то ни стало сбросить наши войска в Волгу и уничтожить их. Надо было любой ценой отвлечь хотя бы часть сил врага. Дивизия обратилась за помощью к флотилии. Рогачев с группой офицеров под огнем врага

перебрался с Саргинского острова на командный пункт 422-й дивизии. Ему доложили, что положение крайне серьезное. «Надо сделать все возможное, чтобы не оставить в беде воинов 62-й армии», — сказал Рогачев и, уточнив задачи кораблям, отбыл на флотилию. На следующий день с раннего утра зазвучала канонада — это вели точный огонь корабельные дальнобойные орудия. Дивизия и корабли флотилии полностью и в срок выполнили возложенную на них задачу».

С 24 августа канонерские лодки 2-й бригады поддерживали 15-ю гвардейскую стрелковую дивизию. Командование дивизии дало особо высокую оценку стрельбе канонерской лодки «Руднев».

С 26 августа до середины сентября, меняя позиции, корабли 2-й бригады помогали своим огнем частям 57-й армии, которой командовал генерал Ф. И. Толбухин. В одном из своих приказов он отметил, что «личный состав бригады показал высокую выучку, стойкость и беспредельную преданность социалистической Родине».

Хочется, к слову, сказать, что Ф. И. Толбухин всегда придавал большое значение взаимодействию войск и кораблей и ценил поддержку моряков. Федора Ивановича я немного знал и раньше. В 1931 году, будучи слушателем Военно-морской академии, я оказался у него посредником на одном крупном учении Ленинградского округа; Ф. И. Толбухин был тогда начальником штаба корпуса. Но особенно близко мы познакомились уже в годы войны. Ф. И. Толбухину, как командующему фронтом, не раз приходилось решать вопросы тесного взаимодействия с Черноморским флотом при освобождении Крыма, Одессы, а позже при освобождении Румынии и Болгарии.

Биография Ф. И. Толбухина типична для многих военачальников, выдвинувшихся после Октября. Крестьянин Ярославской губернии, он служил в царской армии в годы первой мировой войны, участвовал в гражданской войне и, окончив в 1934 году военную академию, стал командовать крупными соединениями Красной Армии. Мягкий по характеру, Федор Иванович, как мне пришлось в том не раз убедиться, не прибегал без крайней нужды к дисциплинарным взысканиям, он был авторитетен среди подчиненных благодаря своим способностям и знаниям.

Весной 1944 года мне довелось провести с ним двое суток в освобожденной Одессе. Днем мы занимались каж-

дый своим делом, а вечером встречались у него в небольшом домике за городом, на самом берегу моря. Конечно, говорили о главном — о войне, и я видел: он искренне, не ради того чтобы угодить гостю, тепло отзывался об отваге моряков. Помню его слова, сказанные тогда: «Я думаю, Одесса не последний приморский город, который нам с вами придется освобождать». Через несколько месяцев штаб Толбухина и в самом деле находился уже в Румынии, а на повестке дня стояла задача освобождения Болгарии, в которой тогда еще властвовали прислужники Гитлера. Маршалу Г. К. Жукову было предложено вылететь в штаб 3-го Украинского фронта, находившийся в Чернаводе (Румыния). Я получил указание вылететь вместе с ним для уточнения вопросов взаимодействия фронта с Черноморским флотом. Побывав в Констанце — главной базе румынского флота, я выехал в Чернаводу — в штаб Ф. И. Толбухина. Как всегда, все вопросы взаимодействия были нами быстро решены. Оставалось получить одобрение Ставки и приказ о дне наступления. В ожидании этого мы с Федором Ивановичем, как бывало и в Одессе, в свободные минуты вспоминали о героических днях Сталинграда.

Но вернемся к дням незабываемой Сталинградской битвы.

С конца августа 1942 года развернулась борьба непосредственно за Сталинград. По указанию Главного морского штаба командование флотилии предложило Военному совету фронта сосредоточить часть кораблей вблизи северной окраины города, куда рвался враг. Предложение было принято.

С этого времени корабли непрерывно поддерживали огнем боевые порядки войск. Огонь морских орудий отличался большой эффективностью. Конечно, многое зависело от его корректировки. Недаром об одном отважном корректировщике, В. М. Загинайло, фронтовая газета писала: «Он так корректирует огонь, словно сам своими руками кладет снаряды в цель». Правда, для этого корректировщику-моряку приходилось находиться на самых передовых позициях, а иногда и на ничейной земле, где-нибудь под подбитым танком.

Много неприятностей немцам причинила и флотская шестидюймовая железнодорожная батарея, давшая свой первый залп 8 сентября. В дни, когда город подвергался

жостоким атакам, она маневрировала между заводами «Баррикады» и Тракторным. Батарея многократно выдерживала удары авиации, однако огня не прекращала.

В дни Сталинградской битвы перевозка через Волгу войск, боевой техники и различных войсковых грузов требовала от моряков не меньше мужества и героизма, чем непосредственное участие в боях. Скажу без всякого преувеличения: в сентябре — октябре перевозки с левого берега в город и на фланги наших армий были для Сталинграда вопросом жизни и смерти. Правда, основные перевозки совершали инженерные войска фронта. Но без участия речного пароходства и боевых кораблей флотилии сделать это было невозможно. Василий Иванович Чуйков в своей книге «Начало пути» писал:

«Наши сердца наполнялись гордостью, когда мы наблюдали за пароходами и катерами Волжской военной флотилии, которые сквозь льды пробивались к армейским причалам».

Когда немцам удалось изолировать от города 62-ю армию, жизнеспособность ее полностью зависела от того, будет ли она бесперебойно снабжаться боеприпасами и подкреплением из-за реки. В эти дни противник изо всех сил старался сорвать переправу, а флотилия делала все возможное для ее сохранения. Для перевозок использовались любые средства: боевые корабли, катера, речные буксиры.

За время Сталинградской битвы с левого берега на правый, на рубежи обороны, под огнем противника было перевезено 122 400 солдат и офицеров, 4300 тонн различных грузов, 1925 ящиков с минами, 627 автомашин и повозок, а в тыл эвакуированы тысячи раненых.

Этим, конечно, не исчерпывается список всего доставленного на фронт в Сталинград. Вот красноречивая цифра: различные плавучие средства сделали более тридцати пяти тысяч рейсов через Волгу. Это тоже своего рода героическая эпопея, в которой с равным мужеством и отвагой участвовали инженерно-саперные части, речники и моряки флотилии. В обеспечении перевозок принимали непосредственное участие все военачальники, вплоть до командующего фронтом. Занимались перевозками все корабли флотилии, а также суда и баржи Волжского пароходства.

Враг простреливал весь фарватер у Сталинграда, и поэтому действовать приходилось ночью. Катера и пароходы выходили из затонов у истоков реки Ахтубы скрытно, но, как правило, им не удавалось незаметно от врага пробраться к городским причалам. Чаще всего их обнаруживали с помощью осветительных ракет, и тогда на них обрушивалась стена огня. Другие боевые корабли старались подавить огневые точки противника, но сделать это было нелегко. Завесы огня одна за другой вставали перед кораблями с таким расчетом, чтобы накрыть их на середине реки. Заместитель командующего фронтом генерал М. М. Попов как-то рассказывал мне: когда он 16 октября вместе с командующим фронтом совершал такой поход под огнем противника, их бронекатер при подходе к командному пункту 62-й армии был обстрелян не только артиллерийским огнем, но и даже из автоматов.

«Потери в личном составе бронекатеров при перевозках доходили до 65 процентов», — пишет в своих воспоминаниях А. И. Еременко.

Особые трудности при переправах возникли во время осеннего ледохода. Командам приходилось идти на разные хитрости, чтобы катера не оказались затертыми льдами.

Вспоминая о действиях бронекатеров Волжской флотилии как в дни героической обороны Сталинграда, так и на протяжении всего времени ее существования, хочется сделать небольшое отступление.

Во всех речных флотилиях, тесно взаимодействовавших с армейскими частями, самыми удобными во всех отношениях кораблями оказались именно бронекатера. Эти мелкосидящие и в то же время бронированные корабли отлично решали свои задачи при непосредственном сопровождении армии вдоль речных путей или при переправах войск через реки.

К довольно мощной артиллерии мониторов на практике обращались реже, чем к 76-миллиметровым орудиям в башнях бронекатеров и их крупнокалиберным пулеметам, рассчитанным на действие в непосредственной близости от берега. В операциях на реках очень нужны были эти своего рода «речные танки» — небольшие подвижные корабли, способные бить наземные танки на берегу и выдерживать их огонь. От орудий крупного калибра бронекатера успешно уклонялись с помощью маневра; они мог-

ли подойти близко к цели и почти в упор бить по ней. Словом, это были универсальные корабли для войны на реках.

Нужду в бронекатерах мы ощутили в первые же месяцы войны. На их строительство было переключено несколько заводов, но возникли трудности с башнями и броней. Крайняя нужда в танках не позволяла выделить флоту хотя бы какую-то часть брони, которую вырабатывали наши заводы. Помнится, я не раз бывал у В. А. Малышева, ведавшего в годы войны танковыми заводами.

— Могу выделить только в случае перевыполнения плана. За танки отвечаю головой, — обычно говорил он мне. Но все-таки удалось добиться, чтобы на бронекатера ставили танковые башни.

На последнем этапе войны, когда армия стремительно двигалась вперед, речные флотилии оказывали немалую услугу армейским частям, и бронекатера были всеми признаны как самые удачные корабли сопровождения войск. Не случайно бронекатера действовали на Днепре и даже в верховьях Дуная, на Висле, Одере, Шпрее, а при разгроме Квантунской армии — на Амуре, Сунгари, Уссури. На берегу Волги на постаменте стоит гвардейский бронекатер «Алексей Калюжный». Названный так в честь одного из героев обороны Севастополя, этот бронекатер с боями прошел в годы войны от Сталинграда до Вены.

Среди судов Волжского речного пароходства встречались и ветераны Волги-матушки реки, такие, как, например, «Волгарь» («Волгарь-доброволец»), названный так еще в гражданскую войну. В те годы «Волгарь», превращенный в канонерскую лодку, воевал вместе с известными отрядами моряков Ивана Кожанова. В мирное время этот небольшой кораблик водил нефтяные караваны, а когда началась Великая Отечественная война и враг подошел к Волге, легендарный «Волгарь» снова оказался в строю. После установки зенитных орудий и пулеметов он в самые жаркие дни битвы за Сталинград перевозил туда бойцов и доставлял боеприпасы, отбиваясь от фашистских самолетов.

В середине сентября гитлеровцы предприняли попытку овладеть центром города. Специальным решением Ставки для пополнения 62-й армии выделялась ставшая потом знаменитой 13-я гвардейская дивизия генерала А. И. Родимцева. Ее нужно было перевезти через Волгу.

Выполняли эту задачу боевые корабли флотилии. В ночь на 15 сентября под непрерывным огнем противника бронекатера и тральщики форсировали реку и высадили на другом берегу сначала 42-й стрелковый полк родимцевской дивизии. Высадка сопровождалась боем и проходила под прикрытием огня кораблей и сухопутной артиллерии. Задача полка состояла в том, чтобы оттеснить немцев и захватить плацдарм для высадки основных сил дивизии. Следующей ночью была высажена вся дивизия. Войска переправлялись на катерах, буксирах, баржах и даже на простых рыбачьих лодках. Дорога́ была каждая минута. Город переживал критические часы.

Это была не обычная перевозка войск, а скорее высадка десанта, которую обеспечивали боевые корабли в условиях противодействия противника. И подобные случаи были не единичны.

В Сталинградской битве моряки сражались не только на кораблях флотилии, а как и под Москвой, в рядах морских стрелковых бригад, полков, сводных отрядов. Немало моряков в составе маршевых батальонов и рот влилось в армейские части. Только во 2-й гвардейской армии под командованием генерала Р. Я. Малиновского, прибывшей из Резерва Главного Командования в район Сталинграда, находилось около двадцати тысяч моряков.

Если корабли Волжской флотилии комплектовались прежде всего моряками Балтийского, Северного и Черноморского флотов и различных флотилий, то морские стрелковые бригады в основном были укомплектованы людьми с Тихоокеанского флота и Амурской флотилии. Преимущественно отсюда же брали моряков и для пополнения армейских частей Сталинградского фронта.

В первые месяцы 1942 года в Красную Армию было послано около ста пятидесяти тысяч моряков. Случилось так, что к моменту прибытия тихоокеанцев и амурцев «на запад», как иногда любят говорить на Дальнем Востоке, в весенне-летнем наступлении фашистской армии наметилось волжское направление, и поэтому больше всего моряков было послано именно сюда, в междуречье Волги и Дона.

Уже в первые дни Сталинградской битвы моряки приняли участие в боях на суше.

23 августа моторизованные части гитлеровцев прорвались к правому берегу Волги севернее Сталинграда, на

участке Рынок — Латошинка. Командование фронта почти не имело резервов, а враг мог вот-вот ворваться в город. К месту намечавшегося прорыва были переброшены танковая бригада, противотанковый артиллерийский полк и сводный батальон моряков под командованием капитана 3 ранга П. М. Телевного, который занял позиции северо-восточнее Тракторного завода. Доставленные на машинах моряки сразу вступили в бой. На двести шестьдесят моряков имелось всего сто винтовок, двадцать ручных пулеметов и четырнадцать автоматов. С утра 24 августа и до исхода дня 26 августа, пока не подошли подкрепления, моряки с ополченцами сдерживали натиск врага. 28 августа оборону этого участка взяла на себя 124-я стрелковая бригада полковника С. Ф. Горохова. Моряков, а позднее 124-ю бригаду поддерживали огнем канонерские лодки «Усыскин» и «Чапаев», четыре бронекатера и две плавучие батареи. Именно тогда впервые на бронекатерах были использованы «катюши».

Произошло это не случайно. Наш Военно-Морской Флот еще задолго до войны занимался испытанием на различных катерах на Черном море ракетных пушек, представлявших собою прообраз «катюш» [1]. Это было вызвано необходимостью восполнить недостаток в крупных кораблях. Однако более совершенные реактивные установки, легкие и малые по габаритам, появились только в первые месяцы войны. Артиллерийское управление Наркомата ВМФ не упустило возможности применить их на бронекатерах, и прежде всего в речных условиях. Так появились «катюши» на Волге, у стен Сталинграда.

До подхода крупных армейских подкреплений моряки стояли насмерть. Совместно с 282-м полком НКВД и танками 99-й танковой бригады моряки перешли в наступление и выбили противника из Латошинки. После прорыва позиций немцев следовало немедленно закрепить успех, однако для этого не хватило сил. Морской батальон, потерявший почти половину людей, вынужден был отойти.

---

[1] Энтузиастом применения реактивного оружия на флоте был лейтенант Г. В. Терновский. Именно от него исходили первые обоснованные предложения об установке реактивных систем на малых быстроходных кораблях и специальных судах для огневой поддержки морского десанта. Капитан 1 ранга в отставке Герой Советского Союза Г. В. Терновский умер летом 1970 года.— *Прим. авт.*

К сожалению, приказ об отходе моряки получили с запозданием, и потому лишь немногим удалось выйти из окружения. Но так или иначе, ценой многих жизней морской батальон на некоторое время все же задержал врага на окраине города.

В середине сентября вместе с 13-й гвардейской дивизией моряки героически сражались на улицах Сталинграда. Иногда им приходилось отражать по десять — пятнадцать атак противника в день.

В связи с этим хотелось бы сказать несколько слов о подвиге моряка-тихоокеанца Михаила Александровича Паникахи, служившего в 883-м стрелковом полку. Когда полк был атакован танками противника, боец Паникаха взял две бутылки с горючей жидкостью и под огнем вражеских пулеметов пополз навстречу головному танку. Приблизившись к нему на 30—40 метров, боец размахнулся для броска. Но в это мгновение поднятая вверх бутылка была разбита пулей. Воспламенившаяся жидкость облила лицо и обмундирование Паникахи. Объятый пламенем, он поднялся во весь рост и с возгласом: «Фашисты не должны пройти!» бросился к вражеской машине, разбил о ее броню вторую бутылку и сам лег на броню танка. Гитлеровские танкисты пытались выскочить из машины, но были сражены метким огнем бойцов отделения сержанта Климова. Подожженный танк взорвался. Потеряв головную машину, гитлеровцы прекратили атаку и отступили.

С Тихоокеанского флота прибыл и старшина В. Г. Зайцев. Он сам попросил, чтобы его направили на Сталинградский фронт. Там стал снайпером. На боевом счету старшины значилось более двухсот фашистов. Его слова: «За Волгой для нас нет земли» — стали девизом для всех защитников Сталинграда.

В 64-й армии, переименованной позднее в 7-ю гвардейскую армию, действовали две морские бригады. Сначала с Тамани прибыла 66-я морская стрелковая бригада, которая до того воевала на Карельском фронте. 64-я армия в то время прикрывала переправы через Дон и Чир. Уже в середине июля 66-я бригада отличалась в боях с танками и пехотой врага. Командовал бригадой А. Д. Державин. Позднее с Калининского фронта прибыла 154-я морская стрелковая бригада (командир полковник А. И. Мальчевский), также принявшая участие в боях за Дон. За

отважные и умелые действия в борьбе с врагом обе бригады были потом преобразованы соответственно в 11-ю и 15-ю гвардейские стрелковые бригады и дошли до Праги. Оба соединения, к концу войны уже только частично состоявшие из моряков, сохранили боевые традиции, сложившиеся под Сталинградом.

Как я уже говорил, во 2-й гвардейской армии насчитывалось около двадцати тысяч моряков — тихоокеанцев и амурцев. В одной только 86-й стрелковой дивизии было до четырех тысяч моряков. Когда войска Манштейна зимой попытались из района Котельниково прорваться к окруженной армии Паулюса, Ставка Верховного Главнокомандования поставила 2-й гвардейской армии задачу немедленно сосредоточиться для отражения ударов противника. Для этого 2-й гвардейской армии пришлось совершить марш протяженностью свыше двухсот пятидесяти километров — по пятьдесят километров в сутки по бездорожью и в сильные морозы. Армия с ходу вступила в сражение.

Морские пехотинцы и в этих боях показали образцы отваги. Вооруженный противотанковым ружьем, матрос-комсомолец И. М. Каплунов отразил не одну атаку вражеских танков. 20 декабря, после того как он подбил пятый танк, матросу осколком снаряда оторвало ногу. Но он не оставил поле боя и уничтожил еще три танка. А когда его ранило в руку, моряк, собрав последние силы, метнул гранату и вывел из строя девятый танк. И. М. Каплунову было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Мне рассказывали, какую важную роль в таких соединениях играли морские традиции. 25-я и 27-я гвардейские стрелковые дивизии в этом отношении не были исключением, хотя по мере продвижения на запад в них становилось все меньше и меньше моряков.

Существовали соединения, официально не называвшиеся морскими, как, например, 92-я стрелковая бригада, но в большинстве своем состоявшие из моряков Северного и Балтийского флотов. Эта бригада 18 сентября, в самый разгар боев за Сталинград, переправилась через Волгу. Несколько дней морские пехотинцы вели бои в центре города. Им приходилось отвоевывать дом за домом, этаж за этажом, а иногда часами выкуривать гитлеровцев из подвалов.

21 сентября бригада заняла элеватор, где потом стояла насмерть. По десять — двенадцать раз ходили моряки в контратаки, без бушлатов, в одних полосатых тельняшках. Это, правда, приводило к неоправданным потерям, но сдержать боевой порыв людей было невозможно. Остатки бригады 27 сентября переправились на остров Голодный. Из них был сформирован батальон, который снова направился в город — теперь в район завода «Баррикады». Здесь батальон вошел в состав 308-й стрелковой дивизии, а в октябре, получив пополнение, был направлен на усиление 37-й гвардейской стрелковой дивизии. От бригады, начавшей бои в сентябре, осталось несколько человек. Почти заново сформированная из моряков-тихоокеанцев, бригада заняла участок обороны у Метизного завода. Потом сражалась за Мамаев курган. А в самом конце января 1943 года очищала от фашистов один из цехов завода «Баррикады».

Велики были жертвы, понесенные советскими воинами в ходе сражения за Сталинград. Однако они не только выстояли на берегах великой русской реки Волги, но и нанесли сокрушительный удар по гитлеровской военной машине.

Победа у стен Сталинграда ускорила освобождение временно оккупированных врагом районов нашей страны и приблизила конец второй мировой войны на Западе и на Востоке.

Недаром от имени своего народа поздравил советский народ с победой на Волге американский президент Ф. Рузвельт, прислал телеграмму У. Черчилль, а король Великобритании Георг VI подарил гражданам города почетный меч.

После окончания войны кто-то из западных руководителей, увидев развалины Сталинграда, посоветовал нашему правительству оставить город разрушенным как немое свидетельство истории. С этим не согласились, и правильно! Советские люди и без того не забудут вероломного нападения фашистской Германии и тех величайших испытаний, которые вынес наш народ.

В 1943 году, уже после сталинградской победы, противник был отброшен от Волги, однако еще упорно цеплялся за каждую пядь нашей земли. С весны назревали серьезные события в районе Курской дуги. Красная Армия с каждым днем получала все больше самолетов, тан-

ков и другой техники. Фронты постоянно требовали топлива. Активизация Балтийского и Северного флотов также увеличила спрос на горючее. В связи с этим Волга по-прежнему оставалась важной стратегической коммуникацией, по которой могла идти бакинская нефть.

От перевозок грузов по Волге во многом зависел наш успех в борьбе с фашистской Германией. Это понимали и немцы. Даже весной 1943 года, когда линия фронта проходила значительно западнее Сталинграда и Волги, над этой стратегической коммуникацией еще нависала опасность. Наше внимание было привлечено тогда к Астрахани, где раньше всего открывается навигация и происходит скопление нефтеналивных судов. Фашистские самолеты время от времени появлялись там, чтобы наносить удары по караванам с горючим. Поэтому в апреле по распоряжению правительства туда вылетали Наркомы морского и речного флотов П. П. Ширшов и З. А. Шашков. Туда же Ставка предложила вылететь и мне. Совместными усилиями мы обеспечивали бесперебойное движение караванов и их охрану от мин и воздушных налетов.

Минированием Волги и налетами на караваны судов в районе Астрахани занималась специально выделенная для этого фашистская воздушная эскадра. Командовал ею майор Кляс. Судя по всему, это был отъявленный гитлеровец. Он часто сам принимал участие в воздушных операциях. 19 июня 1943 года Кляс повел свои самолеты для бомбежки и минирования Астраханского рейда. Здесь он и сломал себе шею.

Канонерская лодка «Ленин» подбила самолет Кляса, и он свалился недалеко от маяка «Астраханский приемный». Четыре фашиста были подобраны рыбаками, когда те пытались скрыться на надувной резиновой лодке. Кляс оказался заядлым нацистом. Даже находясь в положении военнопленного, он пытался вступить в драку с рыбаками.

Кляса связали и посадили в трюм. Там он умудрился разбить себе голову о железный рым[1] и испустил дух, уйдя таким образом от возмездия. Под комбинезоном у него обнаружили три Железных креста и золотой орден Рыцарского креста. Нацисту с такими наградами, естественно, было не к лицу пребывать в плену.

---

[1] Кольцо, за которое крепятся разные снасти.— *Прим. авт.*

Надо признать, что после Сталинградской битвы наше внимание к Волге несколько ослабло, и за это мы вскоре были наказаны. Немцы выделили более ста самолетов 4-го воздушного флота специально для действий над рекой. С ранней весны, как только прошел лед, эти самолеты начали минирование фарватеров. В конце апреля и самом начале мая на минах подорвалось несколько барж с топливом. Нефть горела, разлившись по реке. Движение караванов замедлилось, а в районе Каменного Яра скопилось сорок нефтяных барж.

Это вызывало серьезное беспокойство не только у нас в Наркомате ВМФ, но и в Государственном Комитете Обороны.

Однажды утром из секретариата И. В. Сталина мне позвонил А. Н. Поскребышев: «Немедленно приезжайте! Разбирается вопрос о плавании по Волге».

В кабинете Сталина в Кремле собрались члены Государственного Комитета Обороны и работники Генерального штаба.

— Проходите, — предложил Поскребышев, едва увидев меня в приемной.

Сталин, как это часто бывало, ходил вдоль длинного стола, слушая докладчика.

— О значении Волги и перевозок по ней вам, я думаю, говорить не нужно? — сказал он мне и взял со стола какую-то телеграмму. В ней, видимо, говорилось о срыве перевозок по реке.

Задав ряд вопросов, Сталин дал мне указание:

— Вам надлежит выехать на место, разобраться во всем и принять самые решительные меры для обеспечения движения судов.

По обыкновению он тут же спросил, когда я намерен вылететь в Сталинград. Я попросил разрешения задержаться на сутки, чтобы переговорить с А. И. Микояном и Наркомом речного флота З. А. Шашковым. С этого момента я полностью переключился на выполнение важного поручения ГКО.

Тогда же произошла смена командования Волжской флотилии.

К Д. Д. Рогачеву у меня не было больших претензий. Как уже говорилось, он хорошо проявил себя в начале

войны, командуя Пинской флотилией. Заслуживает похвалы и его руководство Волжской флотилией в борьбе за Сталинград. Но Ставка дала флотилии новые сложные задачи. Командующему предстояло в спешном порядке организовать борьбу с немецкими минами на всем протяжении реки от Астрахани до Куйбышева. Мне представлялось целесообразным поручить это более опытному в таком деле адмиралу. Выбор остановили на контр-адмирале Ю. А. Пантелееве. Юрий Александрович действительно оправдал наши надежды и справился с поставленными перед ним задачами. Новый командующий добился того, что не всегда удавалось Д. Д. Рогачеву, — установил хорошие деловые отношения со всеми гражданскими инстанциями и представителями Наркомречфлота.

Членом Военсовета тогда же утвердили капитана 1 ранга Н. П. Зарембо, а начальником штаба — капитана 1 ранга В. В. Григорьева, которого вскоре сменил капитан 2 ранга Н. Д. Сергеев.

8 мая с З. А. Шашковым и новым командующим Волжской флотилией я вылетел в Сталинград. Было около 14 часов. В прогретом воздухе самолет сильно бросало при порывистом ветре. Моторы работали с надрывом, на максимальных оборотах.

Мы с Шашковым обсуждали вопросы, интересовавшие нас обоих. Еще в Москве вместе с работниками Главного морского штаба решили, что для надежного обеспечения движения судов по Волге от Астрахани до Горького надо как можно быстрее увеличить количество тральщиков. Выделить пригодные для этого суда, обеспечить их переоборудование скорее всего мог Зосима Александрович Шашков.

Траление Волги на первый взгляд — незаметная тыловая работа. Но сколько мужества было проявлено военными и гражданскими командами тральщиков, буксиров и барж в борьбе с коварными электромагнитными минами врага.

Немецкое командование, понимая значение Волги как коммуникации, не пожалело мин и выделило самые новые, с большой кратностью действия (до шестнадцати). Поэтому никто не мог сказать, взорвется мина или нет, несмотря на то, что над ней уже много раз проходил тральщик.

«С чего начать? — думал я. — Тральщики в нужном количестве будут не сразу, а караваны уже идут, и корабли подрываются на минах». Ответ мог быть только один: прежде всего нужно знать, где и когда сброшены мины, тогда уже будет легче найти и вытралить их. Следовало развернуть большую сеть постов наблюдения. С этого и начал новый командующий. Для поощрения наблюдателей были выделены денежные средства. Но и без особого поощрения все прекрасно понимали, что о замеченных минах нужно докладывать. Совсем недавно Ю. А. Пантелеев напомнил мне об одном случае.

Объезжая участок реки где-то около Каменного Яра, мы с ним увидели стоявшую на берегу девушку, которая с волнением крикнула нам: «Совсем недавно вот здесь упала мина». «Вы в этом уверены?» — спросил Юрий Александрович. Тем временем мы подошли к берегу, и девушка рукой показала место падения мины. Неподалеку от нас буксир тянул несколько барж, до предела загруженных топливом. Пантелеев хотел было остановить движение каравана, но в этот самый момент в указанном девушкой месте поднялся огромный столб воды и песка. Раздался оглушительный взрыв. Мина разорвалась сама по себе на быстром течении реки, не причинив никакого ущерба. Счастливый случай!

На протяжении недели вдоль Волги удалось развернуть сотни новых постов наблюдения. Но это было только начало. Главное и самое трудное еще предстояло.

За движением караванов следили не только в Главном морском штабе, но и в Генеральном штабе и даже в Государственном Комитете Обороны.

Обстановка на Волге докладывалась в Ставку ежедневно оперативными сводками Главного морского штаба.

В помощь флотилии на Волгу командировали начальника минно-торпедного управления Н. И. Шибаева. Удивительно спокойный и работоспособный человек, Николай Иванович проделал огромную работу по организации соединений тральщиков. Прежде всего он заботился о том, чтобы флотилия была обеспечена нужными тралами.

Для решительного усиления противовоздушной обороны караванов было спешно сформировано двести отдельных зенитных взводов. Они сопровождали караваны, а

иногда даже отдельные особо ценные баржи. На берегу удалось создать пятнадцать береговых батарей ПВО. Эти батареи прикрывали места стоянок караванов.

Помимо сопровождения караванов требовалось постоянно наблюдать за фарватерами и охранять их. Для этого было привлечено двадцать хорошо вооруженных кораблей ПВО и пятьдесят пять различных катеров. Так мы вынудили противника бомбить или сбрасывать мины только с больших высот, пренебрегая точностью попадания. Бомбы стали реже накрывать цель, а мины в основном ложились вне фарватеров.

Командиры бригад речных кораблей капитаны 1 ранга В. А. Кринов и П. А. Смирнов отвечали за отведенные им районы, которые поделили на участки, чтобы можно было быстрее обнаруживать и тралить мины.

В прокладке новых фарватеров, обозначении их вехами и бакенами, а иногда и в спешной проводке караванов новыми путями главную роль играли гидрографы флотилии. Группа военных гидрографов, усиленная специалистами и работавшая в содружестве с речниками — начальниками участков Волжского бассейна, справилась со своими сложными обязанностями.

В 1943 году мы выиграли борьбу за Волгу как стратегическую артерию почти без потерь. Противник выставил сотни мин новейшего образца. Кроме того, на фарватерах оставалось немало мин, выставленных еще в 1942 году. Тральщики флотилии вытралили не менее шестисот мин. Когда не хватало сил траления, использовались глубинные бомбы: несколько мощных взрывов в месте падения сброшенной немецким самолетом мины — и ее можно было считать нейтрализованной.

В 1943 году по Волге прошло около восьми тысяч самых различных судов. Было перевезено более шести миллионов тонн жидкого топлива.

Случалось, что в ходе борьбы с минной опасностью мы теряли боевые корабли, но зато, как докладывал мне командующий флотилией, «ни одна баржа с топливом не подорвалась».

Немцы не выдержали напряжения борьбы за Волжский путь и прекратили ее. По правде сказать, и у нас был момент, когда, казалось, поставь враг еще сотню-две мин, и движение будет прервано. Но об этом знали только мы.

Однажды У. Черчилль сказал: «Англичане сначала учитывают обстановку, а затем составляют свои планы. Немцы же сначала составляют планы, а затем начинают учитывать обстановку». И эти слова не лишены оснований. Над немцами, как правило, планы и инструкции довлели больше, чем следует. В этом была и своя положительная и отрицательная сторона. Составив планы, к тому же неплохие, и получив приказ, немцы всеми силами старались провести их в жизнь и часто добивались успехов. Но, однажды составив планы, они с трудом отказывались от них и плохо учитывали обстановку. В борьбе за Волгу, как стратегическую коммуникацию, они точно выполнили план, поставив на этот раз 300 мин (так гласил приказ). Однако они не оценили обстановку и, прекратив операцию, дали нам возможность обеспечить фронты топливом.

К осени 1943 года волжские фарватеры стали вполне надежными, но флотилия продолжала очищать от мин подозрительные районы.

Трудно выделить кого-либо из участвовавших в этом опасном деле. Рисковали поголовно все. Хочется только сказать, что на тральщиках служило много девушек-краснофлотцев. По отзывам командования, в мужестве они ничуть не уступали мужчинам.

Траление мин на Волге продолжалось еще долго. А фронт уходил все дальше на запад. Нужно было вновь формировать Днепровскую флотилию, которой позднее было суждено дойти своими малыми кораблями до Берлина.

В июне 1944 года Волжская флотилия была расформирована. Доблесть ее моряков не будет забыта.

Наша победа в Сталинградской битве в корне изменила весь ход войны. Самое тяжелое время осталось позади.

После Сталинграда мы пошли на запад. Флот в меру своих сил помогал армии в ее великом наступлении. Морякам предстояло вернуться в Новороссийск, Севастополь и Одессу, в Таллин, Ригу и Либаву. Путь к ним лежал через ожесточенные бои, через новые неизбежные потери, и все же темп наступления советских войск нарастал с каждым месяцем. 5 августа 1943 года Москва впервые салютовала — двенадцатью победными залпами из ста двадцати орудий — в честь освобождения Орла и Белгорода.

В том же месяце залпы салюта возвестили об освобождении Харькова. Но еще почти два года, два долгих года, отделяли нас от 9 мая 1945 года, когда тридцатью залпами из тысячи орудий столица возвестила о победе, о мире.

Когда теперь перечитываешь праздничный приказ Верховного Главнокомандующего по случаю Дня Военно-Морского Флота в 1945 году, приказ, в котором сказано: «Военно-Морской Флот выполнил до конца свой долг перед Родиной», невольно думается, что больше всего эти слова относятся к трудным 1941—1942 годам. Через суровые для советского народа испытания тех лет прошли и военные моряки. На морях, океанах, озерах, реках наши флоты и флотилии устремляли все свои силы туда, где были нужнее для победы, как бы ни был силен враг.

Без преувеличения можно сказать, что именно в эти годы был предрешен исход борьбы с фашистской Германией. Поэтому странно слышать выпады в адрес советских моряков со стороны некоторых зарубежных авторов (подобно немецкому адмиралу Руге) о том, что в восточных водах не было крупных морских сражений. Мы об этом не жалеем. Наоборот, считаем сильной стороной нашей общей стратегии умение подчинить усилия всех видов Вооруженных Сил, когда это требуется, одной самой важной задаче. Борьбу моряков вместе с сухопутными частями за Таллин, Одессу, Севастополь, Новороссийск и многие другие приморские города или военно-морские базы мы расцениваем как очень важный вклад во всенародную борьбу с врагом в самые критические месяцы войны.

О том, как сражались за Родину военные моряки, как они выполняли свой долг после Сталинградской битвы и вплоть до Дня Победы, мне еще предстоит рассказать.

В этой части воспоминаний я лишь косвенно — по ходу событий — касался работы Главного морского штаба и его руководящих деятелей. Однако мне представляется необходимым сказать о ГМШ в отдельной главе при описании финала войны. Там я, видимо, вынужден буду вернуться к предвоенному периоду и участию ГМШ в подготовке к войне: иначе не получится цельной картины.

Я пока отложил в сторону неоконченные главы о работе тыла ВМФ под руководством генерала С. И. Воробьева в течение всей войны; инженерного и строительного управлений, во главе которых стояли генералы П. И. Судьбин и Г. П. Комаров.

Нельзя будет в дальнейшем не сказать и о таких крупных управлениях Наркомата ВМФ, как артиллерийское, минно-торпедное.

Предвижу, что со стороны читателей в мой адрес последуют замечания.

Безусловно, не все события, о которых надо было рассказать, попали в поле зрения автора. Совершенно ясно, что я не смог назвать имен всех людей, которые заслужили право быть названными: объем книги ограничивал меня. Наконец я не дал пока более развернутых характеристик тем руководителям флота, с которыми мне довелось работать: желание быть как можно объективнее в своих суждениях заставляет не торопиться с выводами.

Вполне вероятны упреки и по поводу того, что в ряде случаев я привожу факты, уже достаточно известные. Но было бы странным не напомнить читателю обо всем наиболее характерном для действий наших флотов.

Несомненно, появятся претензии и другого порядка. Предвижу, например, упреки по поводу того, почему я не описал более подробно те или иные боевые операции флота. Ответить на это могу лишь одно: я не намеревался писать историю Военно-Морского Флота в годы Великой Отечественной войны или углубляться в специальные проблемы. Мне хотелось лишь рассказать об основных, на мой взгляд, событиях, которые в ряде случаев не получили достаточного освещения, и дать им свою оценку.

Позволю себе небольшое отступление. Мемуаристы, как правило, не только описывают увиденное и пережитое, но и стремятся проанализировать те или иные факты, чтобы сделать какие-то выводы на будущее. Хочу надеяться, что и мои записки могут пригодиться будущим поколениям. Ведь книга, как подчеркивал А. И. Герцен,— это духовное завещание одного поколения другому, совет умирающего старца юноше, начинающему жить; книга — это приказ, передаваемый часовым, отправляющимся на отдых, часовому, заступающему на его место... Эти слова по праву можно отнести к мемуарам о Великой Отечественной войне, которые, бесспорно, являются духовным завещанием одного поколения другому.

Не мне судить, удалась ли эта книга. Желание воздать должное павшим во имя нашей Победы, чувство огромной благодарности к тем, кто выстоял до конца, побуждают меня продолжить свой труд.

☆

ОГЛАВЛЕНИЕ

Николай Герасимович Кузнецов
На флотах боевая тревога
Редактор *М. Д. Кочюшенко*
Художник *В. В. Васильев*
Художественный редактор *А. М Голикова*
Технический редактор *Е. К Коновалова*
Корректор *К. В. Смирнова*
* * *
Сдано в набор 22.6.70 г. Г-73139.
Подписано к печати 13.11.70 г.
Формат 84×108$^{1}/_{32}$. 10 печ. л. 16,8 усл. печ. л.
+ 2 накидки + 1 вкладка $^{3}/_{4}$ печ. л.
1,26 усл. печ. л. 18,733 уч.-изд. л.
Бумага типографская № 1.
Тираж 200 000 экз (1-й завод 100 000)
Изд. № 3/2002. *Цена 87 коп.* Зак. 179.
* * *
Ордена Трудового Красного Знамени
Военное издательство
Министерства обороны СССР
Москва, К-160.
1-я типография Воениздата
Москва, К-6, проезд Скворцова-Степанова, дом 3

Кузнецов Н. Г.

К89 На флотах боевая тревога. М., Воениздат, 1971.

320 с. с портр. и илл. (Военные мемуары.)

Читатели уже знакомы с первой частью воспоминаний Н Г. Кузнецова «Накануне». Вторую их часть автор посвятил событиям 1941—1943 годов, участию военных моряков в обороне Ханко, Либавы, Таллина, Одессы, Севастополя, Москвы, Ленинграда, Сталинграда, крупнейшим операциям флотов на Севере, Балтике и Черном море. Широко показана в книге роль партии и Советского правительства в руководстве вооруженной борьбой нашего народа.

1-12-2-7
56-70 9(С)27